

## I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 923/2009

z dnia 16 września 2009 r.

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r., zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu” z dnia 22 czerwca 2006 r. podkreśla potencjał programu Marco Polo, ustanowionego rozporządzeniem (WE) nr 1382/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. w sprawie przyznawania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy efektów działania systemu transportu towarowego w dziedzinie środowiska (Program Marco Polo) <sup>(3)</sup>,

<sup>(1)</sup> Opinia z dnia 24 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 27 lipca 2009 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 196 z 2.8.2003, s. 1.

jako źródła finansowania, które oferuje operatorom korzystającym z zatłoczonych dróg inne możliwości poprzez korzystanie z innych rodzajów transportu. Dlatego też program Marco Polo jest podstawowym elementem obecnej polityki transportowej.

(2) Jeżeli nie zostaną podjęte żadne zdecydowane działania, drogowy transport towarowy w Europie wzrośnie ogółem o ponad 60 % do roku 2013. Skutkiem będzie wzrost drogowych przewozów towarów szacowany na 20,5 mld tonokilometrów rocznie w Unii Europejskiej do 2013 r., co będzie miało negatywne skutki w postaci dodatkowych kosztów związanych z infrastrukturą drogową, wypadków, zatłoczenia w ruchu drogowym, lokalnego i globalnego zanieczyszczenia, szkód dla środowiska oraz zawodności łańcucha zaopatrzeniowego i procesów logistycznych.

(3) Aby uporać się z tym wzrostem, należy wykorzystać żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i transport wodny śródlądowy w większym stopniu niż ma to miejsce obecnie; konieczne jest również pobudzenie dalszych poważnych inicjatyw ze strony sektora transportu i logistyki, w tym suchych portów i innych platform ułatwiających intermodalność, w celu wspierania nowego podejścia i wykorzystania nowych rozwiązań technicznych we wszystkich rodzajach transportu i w zarządzaniu nimi.

(4) Celem Unii Europejskiej jest wzmocnienie przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, niezależnie od tego, czy cel ten doprowadzi do określonego przesunięcia modalnego lub efektu unikania drogowego przewozu towarów.

(5) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1692/2006 <sup>(4)</sup> Komisja ma dokonać oceny programu Marco Polo II (zwanego dalej „programem”) oraz, jeśli to konieczne, przedłożyć wnioski w celu zmiany tego programu.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 328 z 24.11.2006, s. 1.

- (6) W zewnętrznej ocenie programu Marco Polo oszacowano, że program ten nie zrealizuje swoich celów związanych z przesunięciem modalnym i wydano zalecenia w celu poprawy jego skuteczności.
- (7) Komisja przeprowadziła ocenę skutków środków zaproponowanych w ocenie zewnętrznej oraz innych środków zmierzających do zwiększenia skuteczności programu. Ocena ta wykazała potrzebę wprowadzenia szeregu zmian do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 w celu ułatwienia małym przedsiębiorstwom i mikroprzedsiębiorstwom uczestnictwa w programie, obniżenia progów kwalifikowalności działań, zwiększenia intensywności finansowania oraz uproszczenia procedur wykonawczych i administracyjnych związanych z programem.
- (8) Uczestnictwo małych przedsiębiorstw i mikroprzedsiębiorstw w programie powinno zostać zwiększone poprzez umożliwienie pojedynczym przedsiębiorstwom ubiegania się o finansowanie oraz poprzez obniżenie progów kwalifikowalności dla wniosków przedłożonych przez przedsiębiorstwa z sektora transportu wodnego śródlądowego.
- (9) Progi kwalifikowalności dla wniosków o finansowanie powinny zostać obniżone i wyrażone w tonokilometrach przeniesionych z transportu drogowego rocznie, z wyłączeniem działań związanych ze wspólnym uczeniem się. Progi te oblicza się dla całego okresu wdrażania działań, o których mowa w załączniku, bez określania jakichkolwiek rocznych wskaźników wdrożenia. Nie powinno być dalszej potrzeby ustalania szczególnego progu mającego zastosowanie do działań w zakresie unikania ruchu drogowego, a dla tego rodzaju działań, działań katalitycznych i tych związanych z autostradami morskimi powinien zostać określony minimalny czas trwania.
- (10) Intensywność finansowania powinna zostać zwiększona poprzez wprowadzenie definicji terminu „ładunek”, tak aby do obliczenia przesunięcia modalnego włączyć element transportu oraz poprzez umożliwienie wyjątkowego wydłużenia maksymalnego czasu trwania dla działań, które rozpoczęły się z opóźnieniem. Należy odzwierciedlić w tekście tego zmienionego załącznika uaktualnienie intensywności finansowania z kwoty 1 EUR na 2 EUR, zgodnie z procedurą określoną w załączniku I do tego rozporządzenia.
- (11) W celu uproszczenia wdrażania programu załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 dotyczący warunków finansowania infrastruktury pomocniczej powinien zostać skreślony. Ponadto procedura komitetowa dotycząca corocznego wyboru działań, które mają zostać objęte finansowaniem, powinna zostać zniesiona.
- (12) Należy ustanowić bardziej szczegółowe powiązanie między programem a transeuropejską siecią transportową (zwaną dalej „TEN-T”), określającą ramy dla autostrad morskich, a także poszerzyć zakres wymogów ochrony środowiska naturalnego tak, by objęły one ogół zewnętrznych kosztów działań.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1692/2006.
- (14) W celu zapewnienia jak najbardziej korzystnego i sprawnego zastosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie jak najszybciej po jego przyjęciu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1692/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„p) »ładunek« oznacza, do celów obliczenia »tonokilometra« przeniesionego z transportu drogowego, towary przewożone, intermodalną jednostkę transportową wraz z pojazdem drogowym, w tym puste intermodalne jednostki transportowe i puste pojazdy drogowe, jeżeli są one przenoszone z transportu drogowego.”;

2) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Działania przedkładane są przez przedsiębiorstwa lub konsorcja mające swoje siedziby w państwach członkowskich lub krajach uczestniczących, zgodnie z art. 3 ust. 3 i 4.”;

3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) działania związane z autostradami morskimi; w ramach Unii Europejskiej działania takie są spójne z cechami projektu priorytetowego dotyczącego autostrad morskich określonego w ramach decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. (\*);

(\*) Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.”;

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Szczególne warunki finansowania oraz inne wymogi dla poszczególnych działań określone są w załączniku.”;
- zewnątrznych, w tym ich wkład w ograniczenie negatywnych skutków dla środowiska spowodowanych przez żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy. Szczególną uwagę zwraca się na projekty wychodzące poza wiążące prawnie wymogi dotyczące środowiska;
- 4) art. 7 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 7
- Pomoc państwa**
- Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań objętych programem nie wyklucza udzielenia pomocy państwa dla tych działań na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, w zakresie, w jakim pomoc ta jest zgodna z ustaleniami dotyczącymi pomocy państwa określonymi w Traktacie i nie przekracza skumulowanych limitów dla każdego typu działania przedstawionych w załączniku.”;
- e) ogólną trwałość działań.
- Komisja, po poinformowaniu komitetu, o którym mowa w art. 10, przyjmuje decyzję o udzieleniu pomocy finansowej.
- Komisja informuje beneficjentów o swojej decyzji.”;
- 5) art. 8 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 8
- Składanie wniosków**
- Wnioski w sprawie działań składane są do Komisji zgodnie ze szczegółowymi zasadami określonymi zgodnie z art. 6. Składany wniosek powinien zawierać wszystkie elementy niezbędne dla umożliwienia Komisji dokonania selekcji zgodnie z kryteriami określonymi w art. 9.
- Jeżeli to konieczne, Komisja udziela wnioskodawcom pomocy w celu ułatwienia procedury składania wniosków, na przykład za pośrednictwem punktu informacyjno-doradczego *on-line*.”;
- 7) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów komunikat w sprawie wyników osiągniętych przez programy Marco Polo za okres 2003–2010. Komisja przedstawia komunikat przed sporządzeniem wniosku w sprawie trzeciego programu Marco Polo i uwzględnia ustalenia zawarte w komunikacie przy opracowywaniu tego wniosku.”;
- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:
- „2a. W komunikacie, o którym mowa w ust. 2, uwzględnione zostają w szczególności następujące kwestie:
- wpływ niniejszego rozporządzenia zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 923/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 ustanawiającego drugi program »Marco Polo« na udzielanie wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko (Marco Polo II) (\*),
  - doświadczenia związane z zarządzaniem programem przez Agencję Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacji,
  - potrzeba wprowadzenia zróżnicowania pomiędzy środkami transportu pod względem warunków finansowania, w oparciu o względy bezpieczeństwa, wpływu na środowisko i efektywności energetycznej,
- 6) art. 9 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 9
- Selekcja działań do przyznania pomocy finansowej**
- Przedstawione działania oceniane są przez Komisję. Przy dokonywaniu selekcji działań do pomocy finansowej w ramach programu Komisja bierze pod uwagę:
- a) cele, o których mowa w art. 1;
- b) warunki określone w odpowiedniej kolumnie załącznika;
- c) wkład działań w zmniejszenie zatłoczenia w ruchu drogowym;
- d) względne zasługi działań dla środowiska oraz względne zasługi działań w zakresie ograniczania kosztów

- skuteczność działań w zakresie unikania ruchu drogowego,
  - potrzeba ustanowienia związanej z popytem pomocy technicznej na etapie składania wniosków, uwzględniającej potrzeby mikro- i małych przedsiębiorstw transportowych,
  - uznanie recesji gospodarczej za wyjątkowy powód uzasadniający wydłużenie czasu trwania działań,
  - obniżenie progów kwalifikowalności w odniesieniu do działań dotyczących określonych rodzajów towarów,
  - możliwość wskazania celów dla minimalnych progów kwalifikowalności dla proponowanych działań w zależności od efektywności energetycznej i korzyści środowiskowych w uzupełnieniu przeniesionych tonokilometrów,
  - możliwość włączenia jednostki transportowej do definicji terminu „ładunek»,
  - dostępność kompletnych rocznych przeglądów współfinansowanych działań,
  - możliwość zapewnienia spójności programu, Planu działania na rzecz logistyki oraz TEN-T, poprzez podjęcie odpowiednich działań celem koordynacji przyznawania funduszy wspólnotowych, w szczególności na rzecz autostrad morskich,
  - możliwość kwalifikowania kosztów poniesionych w państwie trzecim, w przypadku prowadzenia działań przez przedsiębiorstwo z jednego z państw członkowskich,
- potrzeba uwzględnienia specyfiki sektora wodnego transportu śródlądowego oraz małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze, przykładowo poprzez specjalny program dla sektora wodnego transportu śródlądowego,
- ewentualne rozszerzenie programu na państwa ościenne, oraz
- możliwość dalszego dostosowania programu do państw członkowskich położonych na wyspach i archipelagach.
- 
- (\*) Dz.U. L 266 z 9.10.2009, s. 1.”;
- 8) art. 15 otrzymuje brzmienie:
- „Artykuł 15
- Uchylenie**
- Rozporządzenie (WE) nr 1382/2003 niniejszym traci moc ze skutkiem od dnia 14 grudnia 2006 r.
- Rozporządzenie to nadal stosuje się do umów dotyczących działań prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 1382/2003 aż do czasu ich operacyjnego i finansowego zamknięcia.”;
- 9) załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia;
- 10) skreśla się załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006.
- Artykuł 2
- Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 16 września 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. BUZEK

Przewodniczący

W imieniu Rady

C. MALMSTRÖM

Przewodniczący

## Warunki i wymagania dotyczące finansowania zgodnie z art. 5 ust. 2

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
1. Warunki finansowania	a) działanie katalityczne osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) działanie związane z autostradami morskimi osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie po tym okresie opłacalne, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) działanie związane z przesunięciem modalnym osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 36 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) działanie związane z unikaniem ruchu osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznesplanu;	a) działanie związane ze wspólnym uczeniem się doprowadzi do poprawy usług handlowych na rynku, w szczególności wspierając albo ułatwiając unikanie ruchu drogowego lub modalne przeniesienie transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy, poprzez poprawę współpracy i dzielenie się <i>know how</i> , i będzie ono trwało maksymalnie 24 miesiące;
	b) działanie katalityczne jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług;	b) działanie związane z autostradami morskimi jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług; pod uwagę bierze się również wysoką jakość usługi, uproszczone procedury i kontrole, spełnianie norm bezpieczeństwa i zabezpieczenia, dobry dostęp do portów, sprawne połączenia lądowe oraz elastyczne i sprawne usługi portowe;	b) działanie związane z przesunięciem modalnym nie doprowadzi do sprzecznych ze wspólnym interesem zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów;	b) działanie związane z unikaniem ruchu jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem integracji logistyki produkcji z logistyką transportu;	b) działanie związane ze wspólnym uczeniem się jest innowacyjne na poziomie europejskim;

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	c) działanie katalityczne ma zgodnie z oczekiwaniami prowadzić do faktycznego, wymiernego i trwałego przesunięcia modalnego z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy;	c) działanie związane z autostradami morskimi ma na celu pobudzenie rozwoju intermodalnych usług transportu przewozowego o bardzo dużych rozmiarach i wysokiej częstotliwości, przy wykorzystaniu żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, w tym połączonych usług transportowych; lub poprzez połączenie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu z transportem inną drogą, w ramach której etap transportu drogowego jest możliwie jak najkrótszy; działanie powinno obejmować zintegrowane usługi w zakresie transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego;	c) działanie związane z przesunięciem modalnym proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów;	c) działanie związane z unikaniem ruchu ma na celu pobudzenie do osiągnięcia wyższej sprawności międzynarodowego transportu towarowego na rynkach europejskich bez hamowania wzrostu gospodarczego poprzez skupienie się na modyfikacji procesów produkcji lub dystrybucji, osiągając przez to wyższe współczynniki załadowania, mniej pustych przebiegów, ograniczenie przepływu odpadów, ograniczenie objętości lub ciężaru lub inny efekt prowadzący do znacznego zmniejszenia transportu drogowego, lecz bez szkodliwego wpływu na wielkość produkcji lub liczebność siły roboczej;	c) działanie związane ze wspólnym uczeniem się nie będzie zakłócać konkurencji w wymiarze sprzecznym ze wspólnym interesem na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów;
	d) działanie katalityczne proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	d) działanie związane z autostradami morskimi ma zgodnie z oczekiwaniami doprowadzić do faktycznego, wymiernego przeniesienia modalnego z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport wodny śródlądowy lub kolejowy w stopniu większym niż przewidywany wzrost drogowego transportu towarowego;	d) gdy działanie związane z przesunięciem modalnym wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		d) działanie związane ze wspólnym uczeniem się proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji.
	e) działanie katalityczne nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	e) działanie związane z autostradami morskimi proponuje realistyczny plan wytyczający etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;		d) działanie związane z unikaniem ruchu proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	



Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	f) gdy działanie katalityczne wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	f) działanie związane z autostradami morskimi nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;		e) działanie związane z unikaniem ruchu nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności w odniesieniu do rodzajów transportu innych niż transport drogowy, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	
		g) gdy działanie związane z autostradami morskimi wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		f) gdy unikanie ruchu wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	
2. Intensywność i zakres finansowania	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z autostradami morskimi jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przeniesieniem modalnym jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem jest ograniczona do maksymalnie 50 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie.
				b) wspólnotowa pomoc finansowa na rzecz działań w zakresie unikania ruchu drogowego nie może być wykorzystywana w celu wspierania działalności przedsiębiorczej lub produkcyjnej niezwiązanej bezpośrednio z transportem lub dystrybucją;	
b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	c) wspólnotowa pomoc finansowa zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów lub 25 pojazdów-kilometrów, których udało się uniknąć w przewozach drogowych. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	



Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	d) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	
3. Forma i czas trwania umowy o udzieleniu dotacji	<p>Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.</p> <p>Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.</p>	<p>Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z autostradami morskimi udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.</p> <p>Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.</p>	<p>Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przesunięciem modalnym udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 38 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.</p> <p>Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 38 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach, 44 miesięcy.</p>	<p>Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.</p> <p>Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.</p>	<p>Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem się udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 26 miesięcy i może zostać wydłużony na wniosek beneficjenta, w ramach wstępnego budżetu, o okres kolejnych 26 miesięcy, pod warunkiem, że uzyskiwano pozytywne rezultaty przez pierwsze 12 miesięcy działania.</p> <p>Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 52 miesięcy.</p>

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
4. Pułap wartości umowy	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie katalityczne wynosi 30 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego lub unikania ruchu rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z autostradami morskimi wynosi 200 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z przesunięciem modalnym wynosi 60 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego rocznie, i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji. Działania związane z przesunięciem modalnym mające na celu wdrożenie przesunięcia na transport wodny śródlądowy objęte będą szczególnym pułapem 13 mln tonokilometrów lub ich objętościowego odpowiednika rocznie, który ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z unikaniem ruchu wynosi 80 mln tonokilometrów lub 4 mln pojazdów-kilometrów, których udało się uniknąć rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane ze wspólnym uczeniem się wynosi 250 000 EUR.
5. Rozpowszechnianie	Wyniki i metody działań katalitycznych są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań związanych z autostradami morskimi są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Dla działań związanych z przesunięciem modalnym nie są przewidziane szczególne działania rozpowszechniające.	Wyniki i metody działań związanych z unikaniem ruchu są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań związanych ze wspólnym uczeniem się są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.”