

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument

17.5.2006

EP-PE_TC1-COD(2004)0157

*****I**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 17. mail 2006. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr .../2006 teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II) ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1382/2003 (EP-PE_TC1-COD(2004)0157)

PE 371.574

ET

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 17. mail 2006. aastal

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr .../2006, teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II), ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1382/2003

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1 ja artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras³

ning arvestades järgmist:

¹ ELT C 234, 22.9.2005, lk 19.

² Arvamus on esitatud ... (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

³ Euroopa Parlamendi 17. mai 2006. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu otsus.

- (1) Komisjoni 2001. aasta septembri valges raamatus ühise transpordipoliitika kohta rõhutatakse eri transpordiliikide ühitamise väljatöötamist kui praktilist ning tõhusat vahendit, mille abil saavutada tasakaalustatud transpordisüsteem, ja tehakse ettepanek mitte ainult meremagistraalide kui kõrge kvaliteediga, integreeritud, eri transpordiliike ühitava võimaluse välja arendamiseks, vaid ka raudtee- ja siseveetranspordi kui kõnealuse strateegia võtmeelementide intensiivsemaks kasutamiseks. Göteborgis 15. ja 16. juunil 2001. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel deklareeriti, et säästva arengustrateegia keskmes on transpordiliikide osakaalu muutmine. Lisaks sellele rõhutati Barcelonas 15. ja 16. märtsil 2002. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel vajadust vähendada ummikuid liikluse kitsaskohtades erinevates piirkondades, eelkõige mainiti Alpe, Püreneesid ja Läänemerd, mis näitab, et meremagistraalide liinid on üle-euroopalise transpordivõrgu lahutamatuks ning oluliseks osaks. Turumajanduslik transpordiliike ühitav rahastamisprogramm on peamine instrument edasise transpordiliikide ühitamise väljatöötamiseks ja peaks eriti toetama meremagistraalide rajamist, mis tagab muu hulgas majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse, ning raudtee- ja siseveetransporti.
- (2) Kui otsustavaid meetmeid kasutusele ei võeta, kasvab autovedude kogumaht Euroopas 2013. aastaks rohkem kui 60% võrra. Selle tulemusena suureneks Euroopa Liidu 25 liikmesriigi rahvusvaheliste maanteevedude maht ajavahemikul 2007–2013 hinnanguliselt 20,5 miljardi tonnikilomeetri võrra aastas, mille negatiivseks tagajärjeks oleksid lisakulutused maantee infrastruktuurile, liiklusõnnetused, ummikud, kohalik ja ülemaailmne reostus, tarneahela ning logistika töökindlusetus ning keskkonnakahjustused.

- (3) Maanteekaubaveo mahu kasvuga toimetulekuks tuleb tänasest rohkem kasutada merelühisõite, raudteed ja siseveeteed ning vajalik on julgustada transpordi- ja logistikasektori edasisi kaalukaid algatusi, nagu veeremite tehniliste uuenduste arendamine, et vähendada maanteeummikuid.
- (4) Seepärast tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1382/2003, mis käsitleb ühenduse finantsabi andmist kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo programm)¹ loodud programmi täiendada uute meetmetega, mille eesmärgiks oleks rahvusvahelise maanteetranspordi tegelik vähendamine. Seepärast teeb komisjon ettepaneku luua tugevam programm (edaspidi “Marco Polo II programm” või “programm”, et edendada transpordiliikide ühitamist, vähendada maanteeummikuid ning parandada kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid ühenduses. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peaks programm toetama kaubaveo-, logistika- ning muude asjaomaste turgude meetmeid, võttes arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete (VKEde) vajadusi. Programm peaks aitama vähemalt oodatavat rahvusvahelise kaubaveo kogumahu kasvu ümber suunata, esmajoones merelühisõitudele, raudtee- ja siseveetranspordile või ühendvedudele, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed. Seega tuleks määrusega (EÜ) nr 1382/2003 loodud Marco Polo programm asendada uuega.

¹ ELT L 196, 2.8.2003, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 788/2004 (ELT L 138, 30.4.2004, lk 17).

- (5) Marco Polo II programmi iseloomustavad erinevad meetmete tüübid, mis peaksid aitama kaasa mõõdetavale ja pidevale ümbersuunamisele ning paremale koostööle ühendveoturul. Lisaks peaksid Marco Polo II programmi raames läbiviidavad meetmed aitama kaasa rahvusvaheliste maanteevedude tegelikule vähendamisele.
- (6) Marco Polo II programmi raames rahastatavad meetmed peaksid geograafiliselt ulatuselt olema rahvusvahelised. Et arvesse võtta meetmete Euroopa mõõdet, peaksid projekti esitama eri riikides asuvad ettevõtjad, kes tegutsevad meetme esitamisel konsortsiumina. Avalik-õiguslikel üksustel peaks olema võimalik vastavalt siseriiklikele õigusaktidele sellises konsortsiumis osaleda, kui nad tegelevad majandustegevusega.
- (7) Taotlejatel peaks olema võimalus esitada uusi või vajadusel olemasolevaid projekte, mis valitsevatele turuvajadustele kõige paremini vastavad. Sobivaid projekte, eelkõige neid, mis võtavad arvesse VKEde vajadusi, ei tohiks takistada kõlblike meetmete liiga jäiga määratlemisega.
- (8) Võib esineda juhtumeid, kus olemasoleva teenuse arendamisest võib täiendava ümbersuunamise, kvaliteedi ning keskkonnakaitse ja elujõulisuse osas saada vähemalt sama suurt kasu kui olulisi kulutusi nõudva uue teenuse väljatoomisest.
- (9) Läbipaistvuse, objektiivsuse ja selge piiritletuse huvides peaks näiteks ümbersuunamismeetmete käivitamiseks antav abi lähtuma elanikkonna kulude kokkuhoiust, mis tuleneb merelühisõitude, raudtee- ja siseveetranspordi kasutamisest üksnes maanteetranspordi asemel. Seepärast peaks käesolev määrus nägema ette soovitusliku finantsabi ümbersuunatava maanteevedude tonnkilomeetri eest.

- (10) Ühenduse finantsabi, mis põhineb tonnkilomeetritel, mis suunatakse ümber maanteelt merelühisõitudele, raudteele või siseveeteedele või mis põhineb maanteekaubaveo tonnkilomeetri või maanteekaubaveo veokilomeetri vältimisel peaks olema kohandatav, et saaks toetada kõrgekvaliteetseid projekte või projekte mis annavad tunnistust tegelikust keskkonnakasust.
- (11) Rahaliste vahendite eraldamisel tuleks erilist tähelepanu pöörata ka programmi geograafilises ulatuses olevatele tundlikele ja suurlinnade piirkondadele.
- (12) Programmi kõikide meetmete tulemusi tuleks nõuetekohaselt levitada, et tagada nende avalikustamine, läbipaistvus ja parimate tavade vahetamine.
- (13) Valikuprotseduuri kestel ning meetmete kestvusajal on vaja tagada, et valitud meetmed ühist transpordipoliitikat reaalselt toetaksid ja ning ei põhjustaks konkurentsimoanutusi, mis on vastuolus ühiste huvidega. Seepärast peaks komisjon hindama mõlema programmi rakendamist. Komisjon peaks hiljemalt 30. juunil 2007 esitama hindamisaruande Marco Polo programmi tulemuste kohta aastatel 2003–2006.
- (14) Meetmed ei tohiks kaasa tuua konkurentsimoanutusi ulatuses, mis on vastuolus ühiste huvidega, seda eelkõige selliste transpordiliikide vahel, mis ei ole maanteetransport, või üksikute transpordiliikide piires. Erilist rõhku tuleks asetada selliste moonutuste vältimiseks, et meetmed soodustaksid kaubaveo suunamist maanteelt ümber alternatiivsetele transpordiliikidele pigem kui kaubaveo taandamist olemasolevatelt raudtee, merelühisõidu või siseveetranspordi teenustest.

- (15) Kuna Marco Polo II programmi eesmärki ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seda on programmi ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (16) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused.¹
- (17) Käesolev määrus kehtestab kogu programmi kehtivuse ajaks rahastamispaketi, mis on eelarvepädevatele institutsioonidele iga-aastase eelarvemenetluse käigus peamiseks juhiseks Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni 17. mai 2006. aasta institutsioonidevahelise kokkuleppe eelarvedistsipliini ja usaldusväärse finantsjuhtimise kohta² punkti 37 tähenduses.
- (18) Marco Polo programmi järjepidevuse ja läbipaistvuse kaitsmiseks tuleks kehtestada lepinguid ja valikuprotseduuri käsitlevad üleminekusätted,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

¹ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

² ELT C 139, 14.6.2006, lk 1.

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Sisu

Käesoleva määrusega nähakse ette rahastamisvahend (edaspidi “Marco Polo II programm” või “programm”), mille eesmärk on vähendada ummikuid, parandada transpordisüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid ja laiendada ühendvedusid ning aidata seega kaasa tõhusale ja säästvale transpordisüsteemile, mis tagab ELile lisandväärtuse, avaldamata majanduslikule, sotsiaalsele või territoriaalsele ühtekuuluvusele negatiivset mõju. Programmi kestuseks on 1. jaanuar 2007 – 31. detsember 2013, et programmi lõpuks saavutada ümbersuunamine (mis on oodatava iga-aastase rahvusvahelise kaupade maanteeveo tonnkilomeetrites mõõdetava kogumahu kasvu oluline osa) merelühisõitudele, raudtee- ja siseveetranspordile või ühendvedudele, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) “meede projekt, mida teostavad ettevõtjad ja mis aitab vähendada ummikuid maanteekaubaveosüsteemis ja/või parandada liikmesriikide või osalevate riikide territooriumidel transpordisüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid; katalüsaatormeetmed, ümbersuunamise meetmed ja ühised õppemeetmed võivad hõlmata mitut koordineeritud projekti;

- b) “katalüsaatormeede” uuenduslik meede, mille eesmärk on ületada märkimisväärsed struktuursed kaubaveoturu tõkked ühenduses, mis kahjustavad turgude tõhusat toimimist, merelühisõitude, raudtee- või siseveetranspordi konkurentsivõimet ja/või kõnealuseid transpordiliike kasutavate transpordiahelate tõhusust, sealhulgas lisainfrastruktuuri muutmist või loomist; käesoleva mõiste kasutamisel on “struktuurne tõke” mis tahes mettereguleeriv, faktiline ja püsiv kaubaveoahela nõuetekohase toimimise takistus;
- c) “meremagistraalide meede” uuenduslik meede, mis otseselt suunab kaubaveo maanteelt ümber merelühisõitudele või merelühisõitude ja teiste transpordiliikide kombinatsiooni, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed; nimetatud meetmed võivad hõlmata lisainfrastruktuuri muutmist või loomist, mida vajatakse selleks, et rakendada äärmiselt laiaulatuslikku ning suure sagedusega transpordiliike ühitavat meretransporditeenust, kaasa arvatud eelistatavalt kõige keskkonnasõbralikumate transpordiliikide, nt siseveetranspordi ja raudteetranspordi kasutamine tagamaal toimuvaks ja kombineeritud uksest-ukseni teenuste kaubaveoks; võimaluse korral tuleks integreerida ka äärepoolseimate piirkondade vahendid;
- d) “ümbersuunamismeede” meede, mis otseselt, mõõdetavalt, oluliselt või kaudselt suunab kaubaveo maanteelt ümber merelühisõitudele, raudteele, siseveeteedele või transpordiliikide kombinatsiooni, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed, kuid mis ei ole katalüsaatormeede; sealhulgas, kui see on asjakohane, võib nimetatud meetmetest põhjustatud ümbersuunamine hõlmata täiendavat ümbersuunamist, mis kaasneb olemasoleva teenuse arendamisega; komisjon uurib võimalust toetada täiendavaid infrastruktuuriprojekte;
- e) “liikluse vältimise meede” uuenduslik meede, mis ühendab transpordilogistika tootmislogistikaga, et vältida kaubaveo suurt osakaalu maanteedel, mõjutamata negatiivselt toodangu kvaliteeti või tootmistööjõudu; seda tüüpi meetmed võivad hõlmata lisainfrastruktuuri ja veovahendite muutmist või loomist;

- f) “ühine õppemeede” meede, mille eesmärk on parandada töömeetodite ja kaubaveoahela protseduuride struktuurseks optimeerimiseks tehtavat koostööd, võttes arvesse logistikanõudeid;
- g) “uuenduslik meede” meede, kui see sisaldab elemente, mida teatud turul pole seni olnud;
- h) “lisainfrastruktuur” vajalik ning piisav infrastruktuur, et saavutada tegevuseesmärgi, kaasa arvatud kaubaveo ja reisijateveo sisseseadmine;
- i) “kaasmeede” meede, mille eesmärk on valmistada ette või toetada olemasolevaid või tulevasi meetmeid, kaasa arvatud teabelevi, projektide järelevalve ja hindamine ning statistiliste andmete kogumine ja analüüs. Toodete, tootmisviiside või teenuste turuleviimiseks ettenähtud meetmed, turundustegevus ja müügi edendamine ei ole “kaasmeetmed”;
- j) “ettevalmistav meede” meede, millega valmistatakse ette katalüsaatormeedet, meremagistraalide meedet või liikluse vältimise meedet, näiteks tehnilised, toimivus- või tasuvusuuringud ja seadmete katsetamine;
- k) “ettevõtja” füüsiline või juriidiline isik, kes harrastab majandustegevust, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist;
- l) “konsortsium” ühendus, kus vähemalt kaks ettevõtet tegutsevad koos ja jagavad meetmega seotud riski;
- m) “tonnkilomeeter” ühe tonni kauba või selle mahulise ekvivalendi vedu ühe kilomeetri kaugusele;
- n) “veokilomeeter” lastitud või tühja veoauto liikumine ühe kilomeetri kaugusele.
- o) “lähedalasuv kolmas riik” Euroopa Liitu mittekuuluv riik, kellel on Euroopa Liiduga ühine piir või millel on rannajoon Euroopa Liiduga piirnevas suletud või poolsuletud meres;

Artikkel 3
Reguleerimisala

1. Programmi alla kuuluvad meetmed:
 - a) mis hõlmavad vähemalt kahe liikmesriigi territooriumi või
 - b) mis hõlmavad vähemalt ühe liikmesriigi territooriumi ja ühe lähedalasuva kolmanda riigi territooriumi.

2. Kui meede hõlmab kolmanda riigi territooriumi, ei kaeta programmist selle riigi territooriumil tehtud kulutusi, välja arvatud lõigetes 3 ja 4 sätestatud juhtudel.
3. Programm on osalemiseks avatud Euroopa Liiduga ühinemise kandidaatriikidele. Osalemist reguleerivad nende riikidega sõlmitud assotsieerumislepingute sätted ning iga asjaomase riigi suhtes assotsiatsiooninõukogu otsusega kehtestatud reeglid.
4. Programm on osalemiseks avatud ka EFTA ja EMP riikidele ja lähedalasuvatele kolmandatele riikidele, kui nad teevad täiendavaid eraldisi nende riikidega kokku lepitud korras.

II PEATÜKK

ABIKÕLBLIKUD TAOTLEJAD JA MEETMED

Artikkel 4

Abikõlblikud taotlejad

1. Meetmed esitab konsortsium, millesse kuulub vähemalt kaks ettevõtjat, kes asuvad vähemalt kahes eri liikmesriigis või vähemalt ühes liikmesriigis ja ühes lähedalasuvas kolmandas riigis või ühenduste olemasolu korral lähedalasuva kolmanda riigiga võib projekti erandkorras esitada üks liikmesriigis asuv ettevõtja.
2. Väljaspool artikli 3 lõigetes 3 ja 4 nimetatud osalevaid riike asuvaid ettevõtjaid võib projekti kaasata, kuid ühendus ei tohi neid programmi raames mingil juhul rahastada.

Artikkel 5

Abikõlblikud meetmed ja rahastamistingimused

1. Programmi raames rahastamiseks on abikõlblikud järgmised meetmed:
 - a) katalüsaatormeetmed, erilist tähelepanu pööratakse neile meetmetele, mille eesmärgiks on koostoime parandamine raudtee-, siseveeteede ja merelühisõidu sektoris (sh meremagistraalid), kasutades paremini olemasolevaid infrastruktuure;
 - b) meremagistraalide meetmed; Euroopa Liidus peavad kõnealused meetmed kasutama üleeuroopalist transpordivõrku nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta;¹
 - c) ümbersuunamismeetmed;
 - d) liikluse vältimise meetmed;
 - e) ühised õppemeetmed.
2. Rahastamise eritingimused ja teised nõuded erinevate meetmete kohta on sätestatud I lisas. Lisainfrastruktuuride rahastamistingimused artikli 2 punktis h määratletud tähenduses on sätestatud II lisas.

¹ EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1. Otsust on viimati muudetud otsusega nr 884/2004/EÜ (ELT L 167, 30.4.2004, lk 1).

3. Ühenduse finantsabi põhineb lepingutel, mille üle räägivad läbi komisjon ja abisaaja. Nimetatud lepingute tingimustega hoitakse rahaline ja halduskoormus võimaluse piires nii väike (näiteks ettevõtjasõbralike pangatagatiste võimaldamise kaudu), nagu kehtivad eeskirjad ja määrused – eelkõige nõukogu 25. juuni 2002. aasta määrus (EÜ, Euratom) nr 1605/2002, mis käsitleb Euroopa ühenduste üldeelarve suhtes kohaldatavat finantsmäärust¹ – seda võimaldavad, et saavutada võimalikult suur haldustõhusus ja paindlikkus.
4. Ilma et see piiraks artiklis 1 nimetatud poliitika üldist eesmärki, määratleb iga-aastase prioriteedid katalüsaatormeetmeid ja ühiseid õppemeetmeid puudutavate taotluste esitamise kutse jaoks ja vaatab vajadusel üle komisjon, keda abistab artiklis 10 viidatud komitee artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras.

Artikkel 6

Üksikasjalikud eeskirjad

Programmi alla kuuluvate meetmete esitamise- ja valikumenetlusega seotud üksikasjalikud eeskirjad võetakse vastu artikli 10 lõikes 2 nimetatud korras.

¹ EÜT L 248, 16.9.2002, lk 1.

Artikkel 7

Riigiabi

Programmiga hõlmatud meetmetele ühenduse finantsabi andmine ei välista neile meetmetele riigiabi andmist riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil, kui kõnealune abi on kooskõlas asutamislepingus sätestatud riigiabi andmise korraga ning jääb konkreetset liiki meetme puhul vastavalt I lisas sätestatud kumulatiivpiiridesse. Riigiabina antud kogu abi ja ühenduse finantsabi lisainfrastruktuuri suhtes ei tohi ületada 50% abikõlblikest kuludest.

III PEATÜKK

MEETMETE ESITAMINE JA VALIMINE

Artikkel 8

Meetmete esitamine

Meetmed esitatakse komisjonile artikli 6 alusel välja antud üksikasjalike eeskirjade kohaselt. Esitatakse kõik andmed, mida komisjon vajab artikli 9 kohase valiku tegemiseks.

Artikkel 9

Meetmete valimine finantsabi andmiseks

Esitatud meetmeid hindab komisjon. Programmi raames finantsabi andmiseks meetmeid valides võtab komisjon arvesse järgmist:

- a) artiklis 1 nimetatud eesmärged;
- b) I ja II lisas sätestatud tingimusi vastavalt vajadusele;
- c) meetmete mõju maanteeummikute vähendamisele;
- d) meetmete suhtelist keskkonnamõju, kaasa arvatud nende mõju negatiivsete keskkonnamõjude vähendamisele, mida on põhjustanud merelühisõidud, raudtee ja siseveeteede transport. Erilist tähelepanu pööratakse projektidele, mis lähevad kaugemale õiguslikult siduvatest keskkonnanõuetest;
- e) meetmete igakülgset jätkusuutlikkust.

Otsus osutada finantsabi võetakse vastu artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras.

Komisjon teatab oma otsusest abisaajatele.

IV PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 10

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 4 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 4 lõikes 3 sätestatud tähtajaks on kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 11

Eelarve

Marco Polo II programmi rakendamise *rahastamispakett* ajavahemikuks 1. jaanuar 2007 – 31. detsember 2013 on 400 miljonit EUR.¹

Eelarvepädev institutsioon kinnitab iga-aastased assigneeringud finantsraamistiku piires.

¹ Nimetatud summa põhineb 2004. aasta arvudel ja selles tehakse tehnilisi kohandusi inflatsiooni arvessevõtmiseks.

Artikkel 12

Reserv kaasmeetmeteks ja programmi hindamiseks

Kuni 5% käesoleva määrusega ettenähtud eelarvest pannakse kõrvale kaasmeetmeteks ning artikli 5 rakendamise sõltumatuks hindamiseks.

Artikkel 13

Euroopa ühenduste finantshuvide kaitse

1. Komisjon tagab, et käesoleva määruse kohaselt rahastatud meetmete rakendamisel kaitstakse Euroopa ühenduste finantshuve ennetavate meetmetega pettuse, korruptsiooni ja muu ebaseadusliku tegevuse vastu, tõhusa kontrollimisega, põhjendamatult makstud summade sissenõudmisega ning juhul kui avastatakse eeskirjade eiramine, tõhusate, proportsionaalsete ning hoiatavate karistustega kooskõlas nõukogu 18. detsembri 1995. aasta määrusega (EÜ, Euratom) nr 2988/95 Euroopa ühenduste finantshuvide kaitse kohta¹ ja nõukogu 11. novembri 1996. aasta määrusega (Euratom, EÜ) nr 2185/96, mis käsitleb komisjoni tehtavat kohapealset kontrolli ja inspekteerimist, et kaitsta Euroopa ühenduste finantshuve pettuste ja igasuguse muu eeskirjade eiramiste eest,² ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 1999. aasta määrusega (EÜ) nr 1073/1999 Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) juurdluste kohta.³

¹ EÜT L 312, 23.12.1995, lk 1.

² EÜT L 292, 15.11.1996, lk 2.

³ EÜT L 136, 31.5.1999, lk 1.

2. Käesoleva määruse kohaselt rahastatud meetmete osas tähendab mõiste “eeskirjade eiramine” määruse (EÜ, Euratom) nr 2988/95 artikli 1 kohaselt ühenduse õiguse mis tahes sätte või lepingust tulenevate kohustuste rikkumist ettevõtja tegevuse või tegevusetuse kaudu, mis kahjustab või kahjustaks Euroopa Liidu üldeelarvet või nende juhitavaid eelarveid põhjendamatu kuluartikli tõttu.
3. Lepingutes ja kokkulepetes, samuti käesolevast määrusest *tulenevates kokkulepetes* osalevate kolmandate riikidega nähakse ette eelkõige komisjoni (või komisjoni volitatud esindaja) poolne järelevalve ja finantskontroll ning kontrollikoja poolne audiitorkontroll, mis vajadusel viiakse läbi kohapeal.

Artikkel 14

Hindamine

1. Komisjon teavitab komiteed vähemalt kaks korda aastas programmi finantsalasest rakendamisest ning esitab ajakohastatud andmed kõikide programmi raames rahastatavate meetmete kohta.

Komisjon teostab nii programmi vahe- kui lõpphindamist, et hinnata selle panust ühenduse transpordipoliitika eesmärkide saavutamisele ja eraldiste tõhusat kasutamist.

2. Komisjon esitab 30. juuniks 2007 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele hindamisaruande Marco Polo programmi tulemuste kohta aastatel 2003–2006. Kui aruandest ilmneb vajadus Marco Polo II programmi kohandada, esitab komisjon vastavad ettepanekud.

Artikkel 15

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 1382/2003 tunnistatakse kehtetuks alates ...*.

Määruse (EÜ) nr 1382/2003 raames läbiviidavate meetmetega seotud lepingute täitmine jätkub vastavalt käesolevale määrusele kuni nende tegevusliku ja rahalise lõpetamiseni. Kogu hindamise ja valimise kord aastaks 2006 kuulub samuti määruse (EÜ) nr 1382/2003 reguleerimisalasse, seda isegi juhul, kui kõnealune menetlus lõpeb aastal 2007.

* 20 päeva pärast käesoleva määruse avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 16

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub...*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

* 20 päeva pärast käesoleva määruse avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

ILISA

Rahastamistingimused ja -nõuded vastavalt artikli 5 lõikele 2

Meetme tüüp	A. Katalüsaator	B. Meremagistraalid	C. Ümbersuunamine	D. Liikluse vältimine	E. Ühine õpe
	Artikkel 5 lõige 1 punkt a	Artikkel 5 lõige 1 punkt b	Artikkel 5 lõige 1 punkt c	Artikkel 5 lõige 1 punkt d	Artikkel 5 lõige 1 punkt e
1. Rahastamis-tingimused	a) katalüsaatormeetme eesmärgid saavutatakse kuni 60kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline;	a) meremagistraalide meetme eesmärgid saavutatakse kuni 60kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline;	a) ümbersuunamismeetme eesmärgid saavutatakse kuni 36kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline;	a) liikluse vältimise meetme eesmärgid saavutatakse kuni 60kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline;	a) meede toob kaasa kaubanduslike teenuste paranemise turul, eelkõige soodustab ja/või lihtsustab see koostöö parandamise ning oskusteabe vahetamise kaudu maanteetranspordi vältimist või selle ümbersuunamist maanteedelt merelühisõitudele, raudteele, siseveeteedele ning vältab kuni 24 kuud;

Meetme tüüp	A. Katalüsaator	B. Meremagistraalid	C. Ümbersuunamine	D. Liikluse vältimine	E. Ühine õpe
	Artikkel 5 lõige 1 punkt a	Artikkel 5 lõige 1 punkt b	Artikkel 5 lõige 1 punkt c	Artikkel 5 lõige 1 punkt d	Artikkel 5 lõige 1 punkt e
	b) katalüsaatormeede on logistika, tehnoloogia, meetodite, seadmete, toodete või teenuste poolest Euroopa tasandil uuenduslik;	b) meremagistraalide meede on Euroopa tasandil uuenduslik logistika, tehnoloogia, meetodite, varustuse, toodete, infrastruktuuri või pakutavate teenuste puhul; arvesse võetakse ka teenuse kõrget kvaliteeti, lihtsustatud protseduure ja inspekteerimisi, ohutus- ja turvastandarditele vastavust, head sissepääsu sadamatesse, tõhusaid tagamaaühendusi ning paindlikke ja tõhusaid sadamateenuseid;	b) ümbersuunamise meede ei too asjaomastel turgudel eelkõige erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoonusi, mille ulatus kahjustaks ühiseid huve;	b) liikluse vältimise meede on Euroopa tasandil uuenduslik tootmislogistika ja transpordilogistika ühendamise puhul;	b) meede on Euroopa tasandil uuenduslik;

	<p>c) eeldatakse, et katalüsaatormeede toob kaasa kaubaveo tegeliku, mõõdetava ja jätkusuutliku ümbersuunamise maanteelt merelühisõitudele, raudteele, siseveeteedele.</p>	<p>c) meremagistraalide meetme eesmärgiks on laiaulatusliku ja suure sagedusega kaubaveoliike ühitava merelühisõiduteenuse soodustamine, k.a kombineeritud kauba- ja reisijateveo teenused asjakohasel juhul või kombinatsioon merelühisõiduteenustest ja muudest transpordiviisidest, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed; meede peaks eelistatavalt sisaldama kombineeritud raudtee ja/või siseveeteede kaudu toimuvaid tagamaa kaubaveoteenuseid;</p>	<p>c) ümbersuunamise meetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetset etapid;</p>	<p>c) liikluse vältimise meetme eesmärgiks on soodustada rahvusvahelise kaubaveo suuremat tõhusust Euroopa turgudel, takistamata seejuures majanduslikku kasvu, keskendudes tootmis- ja/või turustamisprotsesside muutmisele, et saavutada kõrgemad laadimistegurid, vähem tühisõite, mahu ja/või kaalu vähenemine või muud tulemused, mis vähendavad oluliselt maanteetransporti, kuid mis ei avalda negatiivset mõju toodangu kvaliteedile või tootmistööjõule;</p>	<p>c) meede ei too asjaomastel turgudel eelkõige erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoontonutusi, mille ulatus kahjustaks ühiseid huve;</p>
--	--	---	---	---	--

	<p>d) katalüsaatormeetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni poolse juhtimisabi järgi;</p>	<p>d) eeldatakse, et meremagistraalide meede toob kaasa kaubaveo tegeliku, mõõdetava ja jätkusuutliku ümbersuunamise maanteelt merelühisõitudele, siseveeteedele või raudteele, mis on suurema arengutempoga kui prognoositav maanteekaubavedu.</p>	<p>d) kui meede nõuab konsortsiumisse mittekuuluvate kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.</p>	<p>d) eeldatakse, et liikluse vältimise meede toob kaasa kaubaveo vähemalt 10% tonnkilomeetrites või veokilomeetrites mõõdetava kaubamahu suuruse tegeliku, mõõdetava ja jätkusuutliku vältimise;</p>	<p>d) ühise õppemeetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni poolse juhtimisabi järgi.</p>
--	---	---	--	---	---

	<p>e) katalüsaatormeede ei too asjaomastel turgudel eelkõige erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoonusi, mille ulatus kahjustaks ühiseid huve;</p>	<p>e) meremagistraalide meetmete kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni poolse juhtimisabi järgi;</p>		<p>e) liikluse vältimise meetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni poolse juhtimisabi järgi;</p>	
--	---	---	--	--	--

Meetme tüüp	A. Katalüsaator	B. Meremagistraalid	C. Ümbersuunamine	D. Liikluse vältimine	E. Ühine õpe
	Artikkel 5 lõige 1 punkt a	Artikkel 5 lõige 1 punkt b	Artikkel 5 lõige 1 punkt c	Artikkel 5 lõige 1 punkt d	Artikkel 5 lõige 1 punkt e
	f) kui meede nõuab konsortsiumisse mittekuuluvate kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.	f) meremagistraalide meede ei too asjaomastel turgudel eelkõige erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoanutusi, mille ulatus kahjustaks ühiseid huve;		f) liikluse vältimise meede ei too asjaomastel turgudel eelkõige erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoanutusi, mille ulatus kahjustaks ühiseid huve;	

		g) kui meremagistraalide meede nõuab konsortsiumisse mittekuuluvate kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.		g) kui liikluse vältimise meede nõuab konsortsiumisse mittekuuluvate kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.	
--	--	---	--	--	--

2. Rahastamise määr ja ulatus	a) Ühenduse finantsabi katalüsaatormeetmetele on maksimaalselt 35% kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme, sealhulgas ettevalmistusmeetmete ja lisainfrastruktuuri tulemusena. Kõnealused kulutused on ühenduse finantsabi saamiseks kõlblikud selles osas, mis on otseselt seotud meetme ellurakendamisega.	a) Ühenduse finantsabi meremagistraalide meetmetele on maksimaalselt 35% kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme, sealhulgas ettevalmistusmeetmete ja lisainfrastruktuuri tulemusena. Kõnealused kulutused on ühenduse finantsabi saamiseks kõlblikud selles osas, mis on otseselt seotud transporditeenuse ellurakendamisega.	a) Ühenduse finantsabi ümbersuunamise meetmetele on maksimaalselt 35% kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealused kulutused on ühenduse finantsabi saamiseks kõlblikud selles osas, mis on otseselt seotud meetme ellurakendamisega.	a) Ühenduse finantsabi liikluse vältimise meetmetele on maksimaalselt 35% kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme, sealhulgas ettevalmistusmeetmete, lisainfrastruktuuri ja varustuse tulemusena. Kõnealused kulutused on ühenduse finantsabi saamiseks kõlblikud selles osas, mis on otseselt seotud meetme ellurakendamisega.	a) Ühenduse finantsabi ühistele õppemeetmetele on maksimaalselt 50% kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealused kulutused on ühenduse finantsabi kõlblikud selles osas, mis on otseselt seotud meetme ellurakendamisega.
	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutused on ühenduse finantsabi kõlblikud, kui ühenduse poolne rahastamine lõplikult heaks kiidetakse. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peaaegselt meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutused on ühenduse finantsabi kõlblikud, kui ühenduse poolne rahastamine lõplikult heaks kiidetakse. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peaaegselt meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutused on ühenduse finantsabi kõlblikud, kui ühenduse poolne rahastamine lõplikult heaks kiidetakse. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peaaegselt meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutused on ühenduse finantsabi kõlblikud, kui ühenduse poolne rahastamine lõplikult heaks kiidetakse. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peaaegselt meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutused on ühenduse finantsabi kõlblikud, kui ühenduse poolne rahastamine lõplikult heaks kiidetakse.

				b) Ühenduse liikluse vältimise meetmete finantsabi ei tohi kasutada äri- või tootmistegevuse toetamiseks, millel puudub otsene seos transpordi või turustamisega.	
	b) Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused on sätestatud II lisas.	b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud ettevalmistusmeetmetele ja lisainfrastruktuurile, mille komisjon määratleb tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lühisõitudele, raudteele, siseveeteedele, on algselt 1 EUR iga 500 ümbersuunatud maanteevedude tonnkilomeetri eest. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt projekti kvaliteedile või tegelikult saadavale keskkonnakasule.	b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud lisainfrastruktuurile, mille komisjon määratleb tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lühisõitudele, raudteele, siseveeteedele, on algselt 1 EUR iga 500 ümbersuunatud maanteevedude tonnkilomeetri eest. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt projekti kvaliteedile või tegelikult saadavale keskkonnakasule.	c) Ühenduse finantsabi, välja arvatud ettevalmistusmeetmetele, lisainfrastruktuurile ja varustusele on algselt 1 EUR iga 500 maanteekaubaveo tonnkilomeetri või 25 maanteekaubaveo veokilomeetri vältimise eest. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt projekti kvaliteedile või tegelikult saadavale keskkonnakasule.	b) Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused: ei ole kohaldatavad.

		c) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajadusel aeg-ajalt üle vaadata arengud, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	c) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajadusel aeg-ajalt üle vaadata arengud, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	d) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajadusel aeg-ajalt üle vaadata arengud, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	
		d) Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused on sätestatud II lisas	d) Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused, kui neid kohaldatakse, on esitatud II lisas.	e) Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused on sätestatud II lisas.	

Meetme tüüp	A. Katalüsaator	B. Meremagistraalid	C. Ümbersuunamine	D. Liikluse vältimine	E. Ühine õpe
	Artikkel 5 lõige 1 punkt a	Artikkel 5 lõige 1 punkt b	Artikkel 5 lõige 1 punkt c	Artikkel 5 lõige 1 punkt d	Artikkel 5 lõige 1 punkt e
3. Toetus- lepingu vorm ja kestus	Ühenduse finantsabi katalüsaatormeetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Reeglina ei ületa kõnealuste lepingute kestvus 62 kuud.	Ühenduse finantsabi meremagistraalide meetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Reeglina ei ületa kõnealuste lepingute kestvus 62 kuud.	Ühenduse finantsabi ümbersuunamismetmetele antakse toetuslepingute alusel. Reeglina ei ületa kõnealuste lepingute kestvus 38 kuud.	Ühenduse finantsabi liikluse vältimise meetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Reeglina ei ületa kõnealuste lepingute kestvus 62 kuud.	Ühenduse finantsabi ühistele õppemeetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Reeglina ei ületa kõnealuste lepingute kestvus 26 kuud.
	Pärast ettenähtud 62kuulise maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.	Pärast ettenähtud 62kuulise maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse rahalist toetust pikendada.	Pärast ettenähtud 38-kuulise maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse rahalist toetust pikendada.	Pärast ettenähtud 62kuulise maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse rahalist toetust pikendada.	Pärast ettenähtud 26kuulise maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.

Meetme tüüp	A. Katalüsaator	B. Meremagistraalid	C. Ümbersuunamine	D. Liikluse vältimine	E. Ühine õpe
	Artikkel 5 lõige 1 punkt a	Artikkel 5 lõige 1 punkt b	Artikkel 5 lõige 1 punkt c	Artikkel 5 lõige 1 punkt d	Artikkel 5 lõige 1 punkt e
4. Lepingu väärtuskünnis	Minimaalne soovituslik toetuskünnis on 2 000 000 EUR katalüsaatormeetme kohta.	Minimaalne soovituslik meremagistraalide meetme toetuskünnis on 1,25 miljardit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või selle mahulist ekvivalenti või 2 500 000 EUR võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.	Minimaalne soovituslik ümbersuunamismeetme toetuskünnis on 250 miljonit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või selle mahulist ekvivalenti või 500 000 EUR võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.	Minimaalne soovituslik liikluse vältimise meetme toetuskünnis on 500 miljonit tonnkilomeetrit või 25 miljonit veokilomeetrit välditud kaubavedu või 1 000 000 EUR võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.	Minimaalne soovituslik toetuskünnis on 250 000 EUR ühise õppemeetme kohta.

Meetme tüüp	A. Katalüsaator	B. Meremagistraalid	C. Ümbersuunamine	D. Liikluse vältimine	E. Ühine õpe
	Artikkel 5 lõige 1 punkt a	Artikkel 5 lõige 1 punkt b	Artikkel 5 lõige 1 punkt c	Artikkel 5 lõige 1 punkt d	Artikkel 5 lõige 1 punkt e
5. Levitamine	Katalüsaatormeetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi, ning parimate tavade vahetamist julgustatakse.	Meremagistraalide meetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist ergutatakse vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.	Erilist tegevust ümbersuunamismeetmete levitamiseks pole ette nähtud.	Liikluse vältimise meetme tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist ergutatakse vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.	Ühiste õppemeetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist ergutatakse, nagu on määratletud levitamiskavas, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.

II LISA

Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused vastavalt
määruse artikli 2 punktile c ja artikli 5 lõikele 2

1. Lisainfrastruktuur on programmi raames rahastamiseks kõlblik, kui on täidetud järgmised tingimused:
 - a) meede nõuab transporditeenuse õigeaegseks rakendamiseks infrastruktuurirajatise, et suunata kaubavedu maanteelt ümber või vältida kaubavedu maanteel;
 - b) infrastruktuurirajatised saavad valmis 24 kuu jooksul alates meetme alguskuupäevast;
 - c) transporditeenus või liikluse vältimine algab kolme kuu jooksul alates infrastruktuurirajatiste valmisaamisest; liikluse vältimise meetmete puhul saavutatakse kokkulepitud täielik vältimine toetuslepingu kestuse vältel;
 - d) ühenduse asjaomastest õigusaktidest kinnipidamine, eelkõige keskkonnavaladest õigusaktidest kinnipidamine.

2. Artiklis 5 nimetatud iga meetme tüübi jaoks loodud kokkuleppe maksimaalset kestust võib pikendada aja võrra, mis on vajalik infrastruktuurirajatiste lõpetamiseks, kuid kokku mitte rohkem kui 74 kuud.
 3. Kui programmi raames on nõutud infrastruktuuri rahastamist, siis ei ole samasuguse infrastruktuurielemendi rahastamine ühenduse teistest programmidest lubatud, seda eelkõige otsuse nr 1692/96/EÜraames.
-