

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Консолидиран законодателен документ

23.4.2009

EP-PE_TC1-COD(2008)0239

*****I**

ПОЗИЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

приета на първо четене на 23 април 2009 г. с оглед приемането на Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“) (EP-PE_TC1-COD(2008)0239)

PE 424.990

BG

BG

ПОЗИЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

приета на първо четене на 23 април 2009 г.

с оглед приемането на Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 и член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора²,

¹ Становище от 24 март 2009 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

² Позиция на Европейския парламент от 23 април 2009 г.

като имат предвид, че:

- (1) Средносрочният преглед на Бялата книга на Комисията за транспорта, озаглавена „За една Европа в движение – устойчива мобилност за нашия континент“ от 22 юни 2006 г., изтъква потенциала на програмата Марко Поло, създадена с Регламент (ЕО) № 1382/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 г. за предоставяне на европейска финансова помощ за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт (програма „Марко Поло“)³ като източник на финансиране, който предлага на участниците на задръстените пътища алтернативни средства за транспорт. Следователно програмата Марко Поло е основен елемент от настоящата транспортна политика.
- (2) Ако не бъдат предприети никакви решителни действия, до 2013 г. общият шосеен товарен транспорт в Европа ще се увеличи с повече от 60 %. Това увеличение би се изразило в очакван растеж на международния шосеен превоз на товари. с 20,5 милиарда тон/километра на година за Европейския съюз до 2013 г., като това би довело до негативни последици под формата на допълнителни разходи за пътна инфраструктура, пътно-транспортни произшествия, задръствания, замърсяване на локално и глобално равнище, вреди за околната среда и ненадеждност на процесите по веригата за доставки и процесите на логистика.
- (3) За да може да се реагира адекватно на този растеж, морският превоз на къси разстояния, вътрешноводният транспорт и железопътният транспорт трябва да се използват в по-голяма степен и е необходимо да се стимулират още инициативи от секторите на транспорта и на логистиката, включително. вътрешни пристанища и други платформи, улесняващи интермодалността, да се насърчават нови подходи и използването на технически иновации за всички видове средства за транспорт и за тяхното управление.

³ ОВ L 196, 2.8.2003 г., стр. 1.

- (4) Цел на Европейския съюз е да укрепва видовете транспорт, които са екологосъобразни, независимо дали това води до специфичен ефект на модална подмяна или избягване при сухопътния транспорт.
- (5) Съгласно Регламент (ЕО) № 1692/2006⁴ от Комисията се изискваше да извърши оценка на програмата Марко Поло II (наричана по-нататък „програмата“) и да представи предложения за изменение на посочената програма, ако това е необходимо.
- (6) Извършена външна оценка на резултатите от програмата Марко Поло предвиди, че посочената програма няма да може да изпълни целите си по отношение на прехвърляне на товари, и отправи някои препоръки за подобряване на ефективността ѝ.
- (7) Комисията извърши анализ на въздействието на предложените от външната оценка мерки и на други мерки, чиято цел е да повишат ефикасността на програмата. Анализът показва необходимостта от определен брой изменения на Регламент (ЕО) № 1692/2006 с цел да се улесни участието на малки и микро предприятия, да се понижи прагът за допустимост на дейността, да се увеличи размера на финансирането и да се опростят прилагането на програмата и административните процедури.

⁴ ОВ L 328, 24.11.2006 г., стр. 1.

- (8) Участието на малки и микро предприятия в програмата следва да бъде повишено, като се даде възможност на отделни предприятия да кандидатстват за финансова помощ и като се понижат праговете за допустимост на предложения, представени от предприятия за вътрешноводен транспорт.
- (9) Праговете за допустимост на предложения за финансиране следва да бъдат понижени и изразени в прехвърлени тон/километри на година, освен за дейностите по обмяна на опит. Тези прагове следва да бъдат изчислени за целия период на изпълнение на дейностите, посочени в приложението, без да се определят годишни нива на изпълнение. Вече няма нужда от определени прагове, приложими за дейности по избягване на трафика и за този вид дейности, за дейности с катализационен ефект и за проекти за морски магистрали, следва да бъде въведен минимален срок.
- (10) Размерът на финансиране следва да бъде увеличен с въвеждането на определение за „товар“, за да бъде включен транспортният елемент в изчислението на прехвърлянето на товари, и с разрешаването по изключение на удължаване на максималния срок за дейности, които са стартирали със закъснение. Актуализирането на размера на финансиране от 1 EUR на 2 EUR съгласно процедурата, предвидена в приложение I към Регламент (ЕО) № 1692/2006, следва да бъде отразена в текста на посоченото приложение, както е изменено.
- (11) За да се опрости прилагането на програмата, приложение II към Регламент (ЕО) № 1692/2006 относно условията за финансиране на помощна инфраструктура следва да бъде заличено. Освен това процедурата на комитет за годишния избор на финансирани дейности следва да бъде премахната.

- (12) Следва да се установи по-ясна връзка между програмата и Трансевропейската транспортна мрежа (наричана по-нататък TEN-T), създаваща рамка за морските магистрали, и обхвата на съображенията относно околната среда следва да бъде разширен, като включи всички външни разходи за дейностите.
- (13) Поради това Регламент (ЕО) № 1692/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (14) За да се гарантира, че предвидените в настоящия регламент мерки могат да се приложат по най-бързия начин, настоящият регламент следва да влезе в сила възможно най-скоро след неговото приемане,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1692/2006 се изменя, както следва:

1) в член 2 се добавя следната буква:

- „п) „товар“ означава, за целите на изчисление на „тон/километри“, прехвърлени от шосейния транспорт, транспортираните стоки, интермодалната транспортна единица, плюс шосейното превозно средство, включително празни интермодални транспортни единици и празни шосейни превозни средства, ако те са прехвърлени от шосейния транспорт.“;

2) член 4, параграф 1 се заменя със следното:

„1. Дейностите следва да бъдат представени от предприятия или консорциуми, установени в държави-членки или участващите държави, посочени в член 3, параграфи 3 и 4.“;

3) член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1, буква б) се заменя със следното:

„б) дейности за морски магистрала; в рамките на Европейския съюз такива дейности следва да бъдат съвместими с характеристиките на приоритетния проект за морски магистрала, определен в рамките на Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа*.“;

* ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.“;

б) параграф се заменя със следното:

„2. Специфичните условия за финансиране и други изисквания за специфичните дейности са посочени в приложението.“;

4) член 7 се заменя със следното:

„Член 7

Държавна помощ

Финансовата помощ от Общността за дейности, обхванати от Програмата, не пречи тези дейности да бъдат финансирани с държавна помощ на национално, регионално или местно ниво, доколкото такава помощ е съвместима с разпоредбите за държавна помощ, заложи в Договора, и е в рамките на кумулативните ограничения, определени за всеки вид дейност по приложението.

5) член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Представяне на дейностите

Дейностите се представят на Комисията в съответствие с подробните правила, приети съгласно член 6. Представянето следва да съдържа цялата информация, необходима, за да може Комисията да направи избор в съответствие с критериите, установени в член 9.

Ако е необходимо, Комисията предоставя помощ на кандидатите, за да улесни процеса на тяхното кандидатстване, например чрез онлайн бюро за помощ.“;

6) член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Избор на дейности за финансова помощ

Представените дейности следва да бъдат оценени от Комисията. Когато се избират дейности за финансова помощ по Програмата, Комисията следва да вземе предвид следното:

а) целите по член 1;

б) условията, посочени в съответната колона от приложението;“

- в) приноса на дейностите към намаляването на задръстванията по пътя;
- г) съответния принос на дейностите за околната среда и съответния принос на дейностите за намаляване на външните разходи, включително техния принос за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда, причинени от морски превози на къси разстояния, железопътния и вътрешния воден транспорт. Специално внимание се обръща на проектите, надхвърлящи правнообвързващите изисквания по отношение на околната среда;
- д) цялостната устойчивост на дейностите.

Комисията, след като е уведомила посочения в член 10 комитет, взема решението за предоставяне на финансова помощ.

Комисията следва да информира бенефициерите за своето решение.”;

7) член 14 се изменя както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Комисията представя на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите съобщение относно резултатите, постигнати от програмите Марко Поло за периода 2003–2010 г. Тя представя това съобщение преди разработването на предложение за трета програма „Марко Поло“ и отчита констатациите на съобщението при изготвянето на това предложение.“;

б) добавя се следният параграф:

„2а. Посоченото в параграф 2 съобщение разглежда по-специално следните въпроси:

- въздействието на настоящия регламент, както е изменен с Регламент (ЕО) № .../2009 на Европейския парламент и на Съвета от ... за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)⁺;
- натрупания опит на Изпълнителна агенция за конкурентоспособност и иновации в управлението на програмата;
- необходимостта от разграничение между различните видове транспорт с оглед на условията за финансиране според безопасността, екологичните постижения и енергийната ефективност;

⁺ ОВ: моля въведете номер и дата на настоящия регламент.

- ефективността на дейностите по избягване на трафика;
- необходимостта от установяване на помощ в зависимост от потребностите във фазата на подаване на заявленията, като се отчитат нуждите на малките и микро предприятията в областта на транспорта;
- признаването на икономическата рецесия за извънредно основание за удължаване на срока на дейностите;
- снижаване на прага на допустимостта за финансиране на специфичните за конкретни видове продукти дейности;
- възможността за посочване на цели за минималния индикативен праг за финансиране на предложените дейности с оглед на енергийната ефективност и ползата за околната среда, в допълнение към прехвърлени тон/километри;
- уместността на включването на транспортната единица в определението на понятието „товар“
- наличието на пълни годишни прегледи на съфинансираните дейности;
- възможността за гарантиране на последователност между програмата, плана за действие в областта на логистиката и TEN-T чрез предприемане на подходящи мерки за съгласуване на предоставянето на финансови средства от Общността, в частност за морски магистралаи;
- възможността за допустимост на направени в трети страни разходи, ако дейността се извършва от предприятие от държава-членка;

- необходимостта от отчитане на специфичните особености на сектора на вътрешноводния транспорт и неговите малки и средни предприятия, например посредством специална програма за сектора на вътрешноводния транспорт⁷
- възможността за разпространение на програмата и върху съседните държави; и
- възможността за допълнително приспособяване на програмата за държавите-членки, разположени на острови и ахипелази.

* ОВ L..⁺“;

8) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Отмяна

Регламент ЕО №(1382/2003 се отменя считано от 14 декември 2006 г.

Договорите във връзка с дейности в рамките на Регламент ЕО № 1382/2003 продължават да се уреждат от посочения регламент до оперативното им и финансово приключване.“;

9) Приложение I към Регламент (ЕО) № 1692/2006 се заменя с текста от приложението към настоящия регламент;

10) Приложение II към Регламент (ЕО) № 1692/2006 се заличава.

⁺ ОВ: Моля въведете данни за публикацията на настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в ... на

За Европейския парламент

За Съвета

Председател

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Условия за финансиране и изисквания съгласно член 5, параграф 2

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
1. Условия за финансиране	Член 5, параграф 1, буква а) а) дейността с катализационен ефект ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	Член 5, параграф 1, буква б) а) дейността за морски магистрали ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	Член 5, параграф 1, буква в) а) дейността по прехвърляне на товари ще постигне целите си в рамките на период от максимум 36 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	Член 5, параграф 1, буква г) а) дейността по избягване на трафика ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	Член 5, параграф 1, буква д) а) дейността по обмяна на опит ще доведе до подобряване на търговските услуги на пазара, и по-специално ще насърчи и/или улесни избягването на пътния трафик или прехвърлянето на товари от шосейния транспорт към морския превоз на къси разстояния, железопътния и вътрешноводния транспорт, чрез подобряване на сътрудничеството и споделяне на опита; ще продължи за максимум 24 месеца;

Вид дейност

А. С катализационен ефект
Член 5, параграф 1, буква а)

б) дейността с катализационен ефект е иновационна на европейско равнище по отношение на логистика, технология, методи, оборудване, продукти, инфраструктура и оказани услуги;

Б. Морски магистрали
Член 5, параграф 1, буква б)

б) дейността за морски магистрали е иновационна на европейско равнище по отношение на логистика, технология, методи, оборудване, продукти, инфраструктура и оказани услуги; ще се обърне внимание и на високото качество на услуги, опростени процедури и инспекции, покриване на стандартите за безопасност и сигурност, добър достъп до пристанища, ефикасни връзки с хинтерланд и гъвкави и ефикасни пристанищни услуги;

В. Прехвърляне на товари
Член 5, параграф 1, буква в)

б) дейността по прехвърляне на товари няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;

Г. Избягване на трафик
Член 5, параграф 1, буква г)

б) дейността по избягване на трафика е иновационна на европейско равнище по отношение на производствената логистика в транспортната логистика;

Д. Обмяна на опит
Член 5, параграф 1, буква д)

б) дейността по обмяна на опит е иновационна на европейско равнище;

Вид дейност	<p>А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а) в) дейността с катализационен ефект се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на товари от шосеен транспорт към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз, вътрешноводен превоз;</p>	<p>Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б) в) дейността за морски магистрали цели насърчаване на много обемни, високочестотни интермодални услуги за товарен транспорт с морски превоз на къси разстояния, включително комбинирани товаро-пътнически услуги, когато случаят позволява, или комбинация на морски превоз на къси разстояния с други видове транспорт, при която пътуванията по шосе са възможно най-кратки; дейността за предпочитане следва да включва интегрирани товарни транспортни услуги в хинтерланд с железопътен и/или вътрешноводен превоз;</p>	<p>В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в) в) дейността по прехвърляне на товари предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си;</p>	<p>Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г) в) дейността по избягване на трафика цели насърчаване на по-висока ефективност на международния товарен транспорт на европейските пазари, без да възпрепятства икономическия растеж чрез фокусиране върху модифицирането на процесите на производство и/или процесите на разпространение; и по този начин постигане на по-кратки разстояния, по-високи коефициенти на товарене, по-малко празни курсове, намаляване на отпадъчните потоци, намаляване на обема и/или теглото или всяко друго въздействие, водещо до значително намаляване на товарния трафик по шосе, без да оказва неблагоприятно въздействие върху капацитета на производство или работната сила;</p>	<p>Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д) в) дейността по обмяна на опит няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;</p>
-------------	--	---	---	--	--

Вид дейност	<p>А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а) г) дейността с катализационен ефект предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>	<p>Б. Морски магистралаи Член 5, параграф 1, буква б) г) дейността за морски магистралаи се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на товари, по-високо от предвидимата степен на растеж на товарния транспорт по шосе, от шосейния транспорт към морски превоз на къси разстояния, вътрешноводен превоз или железопътен превоз;</p>	<p>В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в) г) когато дейността по прехвърляне на товари изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни по споразумението за субсидия, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и недискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;</p>	<p>Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г)</p>	<p>Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д) г) дейността по обмяна на опит предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>
-------------	---	---	---	--	--

Вид дейност	<p>А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а) д) дейността с катализационен ефект няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;</p>	<p>Б. Морски магистралаи Член 5, параграф 1, буква б) д) дейността за морски магистралаи предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>	<p>В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)</p>	<p>Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г) д) дейността по избягване на трафика предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>	<p>Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)</p>
-------------	---	--	--	---	---

Вид дейност	<p>А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а) е) когато дейността с катализационен ефект изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни по споразумението за субсидия, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и недискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;</p>	<p>Б. Морски магистралаи Член 5, параграф 1, буква б) е) дейността за морски магистралаи няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;</p>	<p>В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)</p>	<p>Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г) е) дейността по избягване на трафика няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;</p>	<p>Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)</p>
-------------	--	--	--	---	---

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б) ж) когато дейността за морски магистрали изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни по споразумението за субсидия, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и недискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г) ж) когато дейността по избягване на трафика изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни по споразумението за субсидия, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и не дискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
-------------	---	--	--	--	---

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
2. Размер на финансиране и обхват	<p>Член 5, параграф 1, буква а) а) финансовата помощ от Общността за дейности с катализационен ефект следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 20 % от общите приемливи разходи за дейността;</p>	<p>Член 5, параграф 1, буква б) а) финансовата помощ от Общността за дейности за морски магистрали следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 20 % от общите приемливи разходи за дейността;</p>	<p>Член 5, параграф 1, буква в) а) финансовата помощ от Общността за дейности по прехвърляне на товари следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 20 % от общите приемливи разходи за дейността;</p>	<p>Член 5, параграф 1, буква г) а) финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафика следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 20 % от общите приемливи разходи за дейността;</p>	<p>Член 5, параграф 1, буква д) а) финансовата помощ от Общността за дейности по обмяна на опит следва да бъде ограничена до максимум 50 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;</p>

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а) Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за субсидия;	Член 5, параграф 1, буква б) Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за субсидия;	Член 5, параграф 1, буква в) Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за субсидия;	Член 5, параграф 1, буква г) Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за субсидия;	Член 5, параграф 1, буква д) Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността;

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б)	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г)	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
	<p>б) финансовата помощ от Общността, определена от Комисията въз основа на тон/километри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз и вътрешноводен превоз, първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всеки 500 тон/километра прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на дейността или получените реални ползи за околната среда;</p>	<p>б) финансовата помощ от Общността, определена от Комисията въз основа на тон/километри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз и вътрешноводен превоз, първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всеки 500 тон/километра прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на дейността или получените реални ползи за околната среда;</p>	<p>б) финансовата помощ от Общността, определена от Комисията въз основа на тон/километри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз и вътрешноводен превоз, първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всеки 500 тон/километра прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на дейността или получените реални ползи за околната среда;</p>	<p>б) финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафика не следва да бъде използвана за подпомагане на бизнес или производствени дейности, които нямат директна връзка с транспорта или разпространението; в) финансовата помощ от Общността първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всяко избягване на 500 тон/километра или 25 превозни средства/километра шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на дейността или получените реални ползи за околната среда;</p>	

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б)	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г)	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
	в) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	в) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	в) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	г) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б)	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г)	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
3. Форма и продължителност на споразумението за субсидия	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности с катализационен ефект следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 62 месеца, а минималният – 36 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, например поради изключителен спад на икономиката, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p> <p>След изтичане на постановления максимален срок от 62 месеца, или в извънредни случаи 68 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности за морски магистрали следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 62 месеца, а минималният – 36 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, например поради изключителен спад на икономиката, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p> <p>След изтичане на постановления максимален срок от 62 месеца, или в извънредни случаи 68 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности по прехвърляне на товари следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии. По правило максималният срок на тези споразумения е 38 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, например поради изключителен спад на икономиката, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p> <p>След изтичане на постановления максимален срок от 38 месеца, или в извънредни случаи 44 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафик следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 62 месеца, а минималният – 36 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, например поради изключителен спад на икономиката, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p> <p>След изтичане на постановления максимален срок от 62 месеца, или в извънредни случаи 68 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности по обмяна на опит следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 26 месеца. Този срок може да бъде удължен по искане на получателя, в рамките на първоначалния бюджет, за допълнителен период от 26 месеца, при условие че през първите 12 месеца на операцията са постигнати положителни резултати.</p> <p>След изтичане на постановления максимален срок от 52 месеца финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.</p>

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрала Член 5, параграф 1, буква б)	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г)	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
4. Договорена пределна сума или праг	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности с катализационен ефект следва да бъде 30 милиона тон/километра или техният обемен еквивалент на прехвърлен товар или избягване на трафик на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия.	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности за морски магистрала следва да бъде 200 милиона тон/километра или техният обемен еквивалент на прехвърлен товар на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия.	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности по прехвърляне на товари следва да бъде 60 милиона тон/километра или техният обемен еквивалент на прехвърлен товар на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия. Дейностите по прехвърляне на товари, които имат за цел прехвърляне към вътрешноводен превоз, подлежат на специален праг от 13 милиона тон/километра или на техния обемен еквивалент на прехвърлен товар на година. Това количество се отнася за целия срок на споразумението за субсидия.	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности по избягване на трафика следва да бъде 80 милиона тон/километра или 4 милиона превозни средства/километра избегнат шосеен товар. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия.	Минималната индикативна пределна сума за субсидия за дейности по обмяна на опит следва да бъде 250 000 EUR.

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б)	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г)	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
5. Разпространени е	Резултатите и методите от дейностите с катализационен ефект следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.	Резултатите и методите от дейностите за морски магистрали следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.	Не са предвидени специални дейности за разпространение на дейностите по прехвърляне на товари.	Резултатите и методите от дейностите по избягване на трафика следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.	Резултатите и методите от дейностите по обмяна на опит следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.

“