

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **REGLAMENTO (CE) N° 1692/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 24 de octubre de 2006

por el que se establece el segundo programa «Marco Polo» para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías («Marco Polo II») y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 1382/2003

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 328 de 24.11.2006, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento (CE) n° 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009	L 266	1	9.10.2009

Rectificado por:

- **C1** Rectificación, DO L 65 de 3.3.2007, p. 12 (1692/2006)



REGLAMENTO (CE) Nº 1692/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 24 de octubre de 2006

por el que se establece el segundo programa «Marco Polo» para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías («Marco Polo II») y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1382/2003

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1, y su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo (1),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado (2),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Libro Blanco de la Comisión sobre la política común de transportes, de septiembre de 2001, hace hincapié en el desarrollo de la intermodalidad como forma práctica y efectiva de conseguir un sistema de transportes equilibrado y propone no solo el desarrollo de las autopistas del mar, opciones marítimas intermodales integradas de alta calidad, sino también la intensificación del transporte por ferrocarril y el transporte por vías navegables interiores como elementos clave de esta estrategia. En su reunión celebrada en Gotemburgo los días 15 y 16 de junio de 2001, el Consejo Europeo situó la inversión de la dinámica de reparto entre los modos de transporte en el centro de la estrategia de desarrollo sostenible. Además, en su reunión de Barcelona de 15 y 16 de marzo de 2002, el Consejo Europeo subrayó la necesidad de reducir la congestión y los puntos de estrangulamiento del tráfico en varias regiones, mencionando en particular los Alpes, los Pirineos y el mar Báltico, lo cual indica que las líneas marítimas de las autopistas del mar constituyen una parte integrante e importante de la red transeuropea de transportes. Un programa de financiación de la intermodalidad dirigido por el mercado constituye un instrumento esencial para proseguir el desarrollo de la intermodalidad, y este programa debe apoyar específicamente el establecimiento de las autopistas del mar, que servirán, entre otras cosas, para mejorar la cohesión económica, social y territorial, así como el transporte por ferrocarril y por vías navegables interiores.
- (2) De no adoptarse medidas resueltas, el total del transporte de mercancías por carretera en Europa aumentará más de un 60 % de aquí a 2013. El consiguiente incremento estimado del transporte internacional de mercancías por carretera para el período 2007-2013 será de 20 500 millones de toneladas/kilómetro anuales para los 25 Estados miembros de la Unión Europea, con consecuencias negativas en términos de costes adicionales de las infraestructuras de carreteras, accidentes, congestión, contaminación local y global, fiabilidad de la cadena de suministros y de los procesos logísticos, y perjuicios para el medio ambiente.

(1) DO C 234 de 22.9.2005, p. 19.

(2) Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de mayo de 2006 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de octubre de 2006.

▼B

- (3) Para hacer frente a este crecimiento del transporte de mercancías por carretera, es necesario utilizar los transportes marítimos de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores más de lo que se hace actualmente, así como estimular nuevas y vigorosas iniciativas del sector del transporte y la logística, por ejemplo, el desarrollo de innovaciones técnicas destinadas al material rodante, para combatir la congestión vial.
- (4) Conviene, por consiguiente, reforzar con nuevas acciones, cuyo objetivo sea la reducción real del transporte internacional por carretera, el programa establecido por el Reglamento (CE) n° 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (programa Marco Polo) ⁽¹⁾. Por ello, la Comisión ha propuesto un programa más vigoroso (denominado en lo sucesivo «programa Marco Polo II» o «el programa») para potenciar la intermodalidad, reducir la congestión vial y mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías en la Comunidad. Para alcanzar dicho objetivo, el programa debe apoyar acciones en los sectores del transporte de mercancías y de la logística, así como en otros mercados que deban tenerse en cuenta, sin perder de vista las necesidades de las pequeñas y medianas empresas (PYME). Debe contribuir a la transferencia de, cuando menos, el incremento agregado esperado del tráfico internacional de mercancías por carretera, pero preferiblemente de más tráfico, a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, o a una combinación de modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible. Por consiguiente, debe sustituirse el programa Marco Polo establecido por el Reglamento (CE) n° 1382/2003.
- (5) El programa Marco Polo II incluye distintos tipos de acción, que deben contribuir al logro de una transferencia modal mensurable y sostenible y de una mejor cooperación en el mercado intermodal. Además, las acciones del programa Marco Polo II deben contribuir también a conseguir una reducción real del transporte internacional de mercancías por carretera.
- (6) Las acciones que financie el programa Marco Polo II deben tener un alcance geográfico internacional. Con el fin de reflejar la dimensión europea de las acciones, los proyectos los deben presentar empresas establecidas en distintos países, mediante consorcios que presenten acciones. Las entidades públicas deben tener derecho a participar en estos consorcios, cuando intervengan en actividades económicas, de conformidad con sus legislaciones nacionales.
- (7) Los candidatos deben poder presentar los proyectos nuevos o, en su caso, ya existentes, que respondan de la mejor manera posible a las necesidades actuales del mercado. Conviene no desalentar la presentación de proyectos aceptables, en particular los que tengan en cuenta las necesidades de las PYME, aplicando una definición excesivamente rígida de las acciones elegibles.
- (8) Podrán darse casos en los que el desarrollo de un servicio existente pueda generar beneficios, en términos de transferencia adicional entre modos de transporte, calidad, ventajas medioambientales y viabilidad, al menos iguales a los que supone la puesta en marcha de un nuevo servicio que conlleve un nivel considerable de gastos.
- (9) Para ser transparentes, objetivas y claramente delimitadas, las ayudas de puesta en marcha de acciones de transferencia entre

⁽¹⁾ DO L 196 de 2.8.2003, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 788/2004 (DO L 138 de 30.4.2004, p. 17).

▼B

modos de transporte, por ejemplo, deben basarse en el ahorro de costes para la sociedad gracias al uso de los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, en lugar del transporte solamente por carretera. Por este motivo, el presente Reglamento debe fijar el importe indicativo de la ayuda financiera con respecto a las toneladas/kilómetro de mercancías transportadas por carretera.

- (10) La ayuda económica comunitaria determinada sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimos de corta distancia, al ferrocarril o a las vías navegables interiores, o basada en las toneladas/kilómetro o vehículos/kilómetro de transporte por carretera evitados, debe ajustarse de forma que sirva para primar los proyectos de alta calidad o los que demuestren que pueden producir beneficios efectivos para el medio ambiente.
- (11) Al asignar los fondos también se debe prestar especial atención a las zonas sensibles y metropolitanas dentro del ámbito geográfico del programa.
- (12) Los resultados de todas las acciones del programa deben ser objeto de una difusión adecuada, con el fin de garantizar la publicidad y la transparencia y el intercambio de mejores prácticas.
- (13) Resulta necesario cerciorarse, durante el procedimiento de selección y mientras se ejecutan, de que las acciones seleccionadas contribuyen realmente a la política común de transportes y no falsean la competencia en perjuicio del interés común. Por ello, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de la aplicación de ambos programas. Debe presentar el informe de evaluación de los resultados conseguidos por el programa Marco Polo correspondiente al período 2003-2006 el 30 de junio de 2007 a más tardar.
- (14) Las acciones no deben falsear la competencia, en particular entre modos de transporte distintos del transporte por carretera o dentro de cada modo de transporte alternativo, en una medida que resulte contraria al interés común. Debe ponerse especial cuidado en evitar esas distorsiones, de forma que las acciones contribuyan a transferir carga del transporte por carretera a los modos de transporte alternativos, en lugar de retirar carga de los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores.
- (15) Dado que el objetivo del programa Marco Polo II no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido al alcance del programa, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad, enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (16) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (17) El presente Reglamento establece una dotación financiera para toda la duración del programa que debe constituir la referencia privilegiada para la Autoridad Presupuestaria durante el procedimiento presupuestario anual, en el sentido del punto 37 del Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Con-

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada en último lugar por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

▼B

sejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria y buena gestión financiera ⁽¹⁾.

- (18) Con el fin de salvaguardar la continuidad y la transparencia del programa Marco Polo, procede establecer disposiciones transitorias referidas a los contratos y el procedimiento de selección.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento crea un instrumento de financiación (denominado en lo sucesivo «el programa Marco Polo II», o bien «el programa») cuyo objetivo es reducir la congestión, mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transportes y potenciar el transporte intermodal, contribuyendo de este modo a un sistema de transportes eficiente y sostenible que proporcione valor añadido UE, sin repercutir negativamente en la cohesión económica, social o territorial. La duración del programa será del 1 de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2013, con objeto de lograr al final del programa una transferencia de tráfico que constituya una parte sustancial del incremento anual agregado esperado del tráfico internacional de mercancías por carretera, expresado en toneladas/kilómetro, al transporte marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, o a una combinación de modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «acción»: cualquier proyecto ejecutado por empresas que contribuya a reducir la congestión en el sistema de transporte de mercancías por carretera y/o a mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transportes en el territorio de los Estados miembros; las acciones de efecto catalizador, de transferencia entre modos de transporte y de aprendizaje en común pueden abarcar también varios proyectos coordinados;
- b) «acción de efecto catalizador»: cualquier acción innovadora encaminada a superar los obstáculos estructurales importantes para la Comunidad existentes en el mercado de transporte de mercancías que dificulten el funcionamiento eficiente de los mercados, la competitividad de los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores, y/o la eficiencia de las cadenas de transporte que utilizan estos modos, incluyendo la modificación o creación de la infraestructura auxiliar; a efectos de esta definición, se entenderá por «obstáculo estructural» cualquier impedimento no normativo, efectivo y no temporal del buen funcionamiento de la cadena de transporte de mercancías;
- c) «acción de autopistas del mar»: cualquier acción innovadora que transfiera carga directamente de la carretera al transporte marítimo de corta distancia o a una combinación de transporte marítimo de corta distancia con otros modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible. Este tipo de acciones podrá incluir la modificación o la creación de la infraestructura auxiliar

⁽¹⁾ DO C 139 de 14.6.2006, p. 1.

▼B

- precisa para implantar un servicio de transporte marítimo intermodal de gran volumen y elevada frecuencia, e incluyendo, preferiblemente, el uso de los modos de transporte más compatibles con el medio ambiente, como las vías navegables interiores y el ferrocarril para el transporte de la carga del puerto hacia el interior y los servicios integrados de puerta a puerta; en la medida de lo posible, también se integrarán los recursos de las regiones ultraperiféricas;
- d) «acción de transferencia entre modos de transporte»: cualquier acción por la que se transfiera carga de forma directa, mensurable, sustancial e inmediata del transporte por carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril, por vías navegables interiores, o a una combinación de modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible, y que no sea una acción de efecto catalizador, incluidas, cuando resulte adecuado, la transferencia adicional entre modos de transporte resultante del desarrollo de un servicio existente; la Comisión examinará la posibilidad de apoyar proyectos de infraestructura auxiliar;
- e) «acción de evitación de tráfico»: cualquier acción innovadora que integre el transporte en la logística de la producción para evitar un gran porcentaje de transporte de mercancías por carretera sin repercutir negativamente sobre los resultados de producción o la fuerza laboral. Este tipo de acciones podrá incluir la modificación o creación de la infraestructura auxiliar y el equipo;
- f) «acción de aprendizaje en común»: cualquier acción encaminada a mejorar la cooperación para optimizar, de manera estructural, los métodos y procedimientos de trabajo en la cadena de transporte de mercancías, teniendo en cuenta las exigencias de la logística;
- g) «acción innovadora»: cualquier acción que presente elementos que no hayan existido antes en un mercado determinado;
- h) «infraestructura auxiliar»: la infraestructura necesaria y suficiente para alcanzar las metas de las acciones, incluidas las instalaciones de mercancías-pasajeros;
- i) «medida de acompañamiento»: cualquier medida destinada a preparar o apoyar acciones en curso o futuras, entre otras cosas, actividades de difusión y de seguimiento y evaluación de proyectos, y la recogida y análisis de datos estadísticos; no constituyen «medidas de acompañamiento» ni las medidas dedicadas a la comercialización de productos, procesos o servicios, ni las actividades de mercadotecnia ni la promoción de ventas;
- j) «medida preparatoria»: cualquier medida que prepare una acción de efecto catalizador, de autopistas del mar o de evitación de tráfico, tal como un estudio de viabilidad técnica, operativa y financiera o un ensayo de equipos;
- k) «empresa»: cualquier entidad dedicada a una actividad económica, independientemente de su forma jurídica y de la manera en que se financie;
- l) «consorcio»: cualquier acuerdo en virtud del cual al menos dos empresas ejecutan conjuntamente una acción y comparten los riesgos correspondientes;
- m) «tonelada/kilómetro»: el transporte de una tonelada de carga, o su equivalente en volumen, a una distancia de un kilómetro;
- n) «vehículo/kilómetro»: el movimiento de un camión, con carga o en vacío, a una distancia de un kilómetro;
- o) «tercer país cercano»: cualquier país que no sea miembro de la Unión Europea que tenga frontera común con la Unión Europea o cuyo litoral dé a un mar cerrado o semicerrado vecino de la Unión Europea;

▼ M1

- p) «mercancías»: a efectos del cálculo de las «toneladas/kilómetro» transferidas de la carretera, los bienes transportados, la unidad de transporte intermodal, más el vehículo de transporte por carretera, incluidas las unidades de transporte intermodal vacías y los vehículos de transporte por carretera vacíos, en el supuesto de que se transfieran de la carretera.

▼ B*Artículo 3***Ámbito de aplicación**

1. El programa sufragará acciones que:
 - a) se lleven a cabo en el territorio de al menos dos Estados miembros,

o
 - b) se lleven a cabo en el territorio de al menos un Estado miembro y en el territorio de un tercer país cercano.
2. Si una acción tiene lugar en el territorio de un tercer país, los costes ocasionados en el territorio de dicho país no serán sufragados por el programa, salvo en las circunstancias contempladas en los apartados 3 y 4.
3. El programa estará abierto a la participación de los países candidatos a la adhesión a la Unión Europea. La participación se regirá por las condiciones establecidas en los Acuerdos de asociación con dichos países y se atenderá a las normas establecidas en la Decisión del Consejo de asociación de cada país interesado.
4. El programa estará asimismo abierto a la participación de los países de la AELC y del EEE y de los terceros países cercanos, mediante créditos suplementarios y de conformidad con los procedimientos que se acuerden con estos países.

CAPÍTULO II

CANDIDATOS Y ACCIONES ELEGIBLES*Artículo 4***Candidatos elegibles****▼ M1**

1. Las acciones serán presentadas por empresas o consorcios establecidos en los Estados miembros o en países participantes, como dispone el artículo 3, apartados 3 y 4.

▼ B

2. Las empresas establecidas fuera de uno de los países participantes a que se refiere el artículo 3, apartados 3 y 4, pueden ser asociadas al proyecto, pero en ningún caso podrán recibir financiación comunitaria con arreglo al programa.

*Artículo 5***Acciones elegibles y condiciones de financiación**

1. Podrán optar a financiación con arreglo al programa las acciones siguientes:
 - a) acciones de efecto catalizador; las encaminadas a mejorar las sinergias en los sectores ferroviario, de las vías navegables interiores y del transporte marítimo de corta distancia (incluidas las autopistas del mar); merecen atención específica, en particular, los sectores con una mejor utilización de las infraestructuras existentes;

▼ M1

b) acciones de autopistas del mar: en la Unión Europea estas acciones deben mantener una coherencia con las características del proyecto prioritario autopistas del mar, definidas en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ⁽¹⁾;

▼ B

c) acciones de transferencia entre modos de transporte;

d) acciones de evitación de tráfico;

e) acciones de aprendizaje en común.

▼ M1

2. Las condiciones específicas para la financiación y demás requisitos aplicables a las diversas acciones figuran en el anexo.

▼ B

3. La ayuda financiera de la Comunidad se prestará en el marco de contratos negociados entre la Comisión y el beneficiario. A la hora de fijar los términos y las condiciones de dichos contratos deberá tratarse de limitar al máximo las cargas financieras y administrativas, previendo, por ejemplo, la concesión de garantías bancarias a condiciones ventajosas, de acuerdo con las normas y reglamentaciones aplicables, especialmente el Reglamento (CE, Euratom) nº 1605/2002 del Consejo, de 25 de junio de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas ⁽²⁾, a fin de lograr la mayor eficiencia y flexibilidad administrativas.

4. Sin perjuicio del objetivo político global expuesto en el artículo 1, las prioridades anuales en las convocatorias de candidaturas para acciones de efecto catalizador y acciones de aprendizaje en común serán fijadas y, en su caso, revisadas, por la Comisión, asistida por el Comité previsto en el artículo 10 y de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2.

*Artículo 6***Disposiciones de aplicación**

Las disposiciones de aplicación relativas al procedimiento de presentación y selección de acciones con arreglo al programa se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2.

▼ M1*Artículo 7***Ayudas estatales**

La ayuda financiera comunitaria a las acciones objeto del programa no impedirá la concesión a las mismas acciones de ayudas estatales a escala nacional, regional o local, en la medida en que dichas ayudas sean compatibles con el régimen de ayudas estatales establecido en el Tratado y dentro de los límites acumulativos para cada tipo de acción fijados en el anexo.

⁽¹⁾ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

⁽²⁾ DO L 248 de 16.9.2002, p. 1.

▼B

CAPÍTULO III

PRESENTACIÓN Y SELECCIÓN DE ACCIONES**▼M1***Artículo 8***Presentación de las acciones**

Las acciones se presentarán a la Comisión de conformidad con las disposiciones de aplicación establecidas en virtud del artículo 6. La presentación deberá contener todos los elementos necesarios para que la Comisión lleve a cabo su selección de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 9.

Si es preciso, la Comisión facilitará asistencia a los candidatos a fin de facilitar el procedimiento de solicitud, por ejemplo mediante un servicio de ayuda en línea.

*Artículo 9***Selección de acciones para la concesión de la ayuda financiera**

Las acciones presentadas serán evaluadas por la Comisión. A la hora de seleccionar las acciones que recibirán ayuda financiera con arreglo al programa, la Comisión tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) el objetivo a que se refiere el artículo 1;
- b) las condiciones establecidas en la columna adecuada del anexo;
- c) la contribución de las acciones a la reducción de la congestión vial;
- d) los méritos relativos de las acciones desde el punto de vista del medio ambiente y los méritos relativos de las acciones en cuanto a la reducción de los costes externos, incluida su contribución a la reducción de los efectos medioambientales negativos ocasionados por los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores. Se prestará particular atención a las acciones que vayan más allá de los requisitos medioambientales jurídicamente vinculantes;
- e) la sostenibilidad global de las acciones.

La Comisión, después de informar al Comité que se refiere el artículo 10, adoptará la decisión de conceder la ayuda financiera.

La Comisión comunicará su decisión a los beneficiarios.

▼B

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES*Artículo 10***Comité**

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 4, apartado 3, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

▼B*Artículo 11***Presupuesto****▼C1**

La dotación financiera para la ejecución del programa Marco Polo II para el período comprendido entre el 1 de enero de 2007 y el 31 de diciembre de 2013 ascenderá a 450 millones EUR.

▼B

La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos anuales ajustándose al marco financiero.

*Artículo 12***Reserva para medidas de acompañamiento y evaluación del programa**

Se reservará para las medidas de acompañamiento y para una evaluación independiente de la aplicación del artículo 5 un máximo del 5 % del presupuesto previsto en el presente Reglamento.

*Artículo 13***Protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas**

1. La Comisión velará por que, cuando se ejecuten las acciones financiadas en virtud del presente Reglamento, los intereses financieros de las Comunidades Europeas queden protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilícita, mediante la realización de comprobaciones efectivas y la recuperación de los importes abonados indebidamente y, en caso de detectarse irregularidades, mediante sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, de conformidad con el Reglamento (CE, Euratom) n° 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas ⁽¹⁾, el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades ⁽²⁾, y el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) ⁽³⁾.

2. Para las acciones financiadas en virtud del presente Reglamento, constituirá irregularidad con arreglo al artículo 1 del Reglamento (CE, Euratom) n° 2988/95 toda infracción de una disposición del Derecho comunitario o incumplimiento de una obligación contractual correspondiente a una acción u omisión de un agente económico que tenga o tendría por efecto perjudicar al presupuesto general de la Unión Europea o a los presupuestos administrados por esta mediante un gasto indebido.

3. Los contratos y acuerdos, así como los acuerdos con terceros países participantes, resultantes del presente Reglamento deberán prever, en particular, la supervisión y el control financiero por la Comisión o sus representantes autorizados y la auditoría por el Tribunal de Cuentas, sobre el terreno si resulta necesario.

⁽¹⁾ DO L 312 de 23.12.1995, p. 1.

⁽²⁾ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

⁽³⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

▼B*Artículo 14***Evaluación**

1. Al menos dos veces al año, la Comisión informará al Comité sobre los aspectos financieros de la ejecución del programa y presentará una actualización de la marcha de todas las acciones financiadas con arreglo al programa.

La Comisión efectuará una evaluación intermedia y una evaluación final del programa en las que se valorará su contribución a los objetivos de la política de transportes de la Comunidad y el adecuado uso de los créditos.

▼M1

2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones una comunicación sobre los resultados conseguidos por los programas Marco Polo en el período 2003-2010. Presentará esta comunicación antes de elaborar la propuesta para un tercer programa Marco Polo, y tendrá en cuenta las conclusiones de la misma en la redacción de esa propuesta.

2 *bis*. La Comunicación mencionada en el apartado 2 tratará, en particular, de lo siguiente:

- los efectos del presente Reglamento, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1692/2006 por el que se establece el segundo programa «Marco Polo» para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) ⁽¹⁾,
- la experiencia de la Agencia Ejecutiva de Competitividad e Innovación en la gestión de programas,
- la necesidad de diferenciar entre modos de transporte en lo relativo a condiciones de financiación, sobre la base de la seguridad, el rendimiento medioambiental y la eficiencia energética,
- la eficacia de las acciones para la evitación de tráfico,
- la necesidad de establecer una asistencia ajustada a la demanda en la fase de presentación de solicitudes, teniendo en cuenta las necesidades de las pequeñas empresas y microempresas del sector del transporte,
- el reconocimiento de la recesión económica como motivo excepcional para prorrogar la duración de las acciones,
- la reducción de los umbrales de subvencionabilidad para acciones relativas a productos específicos,
- la posibilidad de fijar objetivos para los umbrales mínimos de financiación de las acciones propuestas con arreglo a los beneficios para la eficiencia energética y la ecología, además de hacerlo en términos de toneladas/kilómetro transferidas entre modos de transporte,
- la conveniencia de incluir la unidad de transporte en la definición del término «mercancías»,
- la disponibilidad de reseñas anuales completas de las acciones que han sido cofinanciadas,
- la posibilidad de garantizar la congruencia entre el programa, el Plan de Acción de Logística y las RTE-T, adoptando las medidas adecuadas para coordinar la asignación de fondos comunitarios, en particular para las autopistas del mar,

⁽¹⁾ DO L 266 de 9.10.2009, p. 1.

▼ M1

- la posibilidad de hacer subvencionables los costes en los que se haya incurrido en otro país, si la acción la han realizado empresas de un Estado miembro,
- la necesidad de tener en cuenta las características específicas del sector de la navegación interior y de sus pequeñas y medianas empresas, por ejemplo mediante un programa dedicado a este sector,
- la posibilidad de extender el programa a los países vecinos, y
- la posibilidad de adaptar el programa a los Estados miembros insulares y archipelágicos.

*Artículo 15***Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 1382/2003 con efectos a partir del 14 de diciembre de 2006.

Los contratos relacionados con las acciones emprendidas en el marco del Reglamento (CE) nº 1382/2003 se seguirán rigiendo por dicho Reglamento hasta su conclusión operativa y financiera.

▼ B*Artículo 16***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el 14 de diciembre de 2006

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Condiciones para la financiación y requisitos con arreglo al artículo 5, apartado 2

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
1. Condiciones para la financiación	a) La acción de efecto catalizador alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de autopistas del mar alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de transferencia entre modos de transporte alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 36 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de evitación de tráfico alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de aprendizaje en común inducirá una mejora de los servicios comerciales en el mercado, en particular promoviendo y/o facilitando la evitación de tráfico por carretera o la transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, a través de la mejora de la cooperación y la puesta en común de los conocimientos prácticos, y durará un máximo de 24 meses.
	b) La acción de efecto catalizador será innovadora a nivel europeo, en términos de logística, tecnología, métodos, equipos, productos, infraestructura o servicios prestados.	b) La acción de autopistas del mar será innovadora a nivel europeo, en términos de logística, tecnología, métodos, equipos, productos, infraestructura o servicios prestados; también se tendrán en cuenta la alta calidad del servicio, la sencillez de los procedimientos e inspecciones, el respeto de las normas de seguridad, el buen acceso a los puertos, las conexiones eficientes con el interior y los servicios portuarios flexibles y eficientes.	b) La acción de transferencia entre modos de transporte no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común.	b) La acción de evitación de tráfico será innovadora a nivel europeo, en términos de integración de la logística del producto en la logística del transporte.	b) La acción de aprendizaje en común es innovadora a nivel europeo.
	c) Se espera que la acción de efecto catalizador induzca	c) La acción de autopistas del mar pretende fomentar ser-	c) La acción de transferencia entre modos de transporte	c) La acción de evitación de tráfico pretende fomentar	c) La acción de aprendizaje en común no inducirá falsea-

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	una transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores que sea real, mensurable y sostenible.	vicios intermodales de gran volumen y elevada frecuencia para el transporte de mercancías por el transporte marítimo de corta distancia, incluido cuando convenga servicios combinados de mercancías y pasajeros, o bien una combinación de transporte marítimo de corta distancia con otros modos de transporte en la que el transporte por carretera sea lo más corto posible; es preferible que la acción incluya servicios integrados de transporte de mercancías hacia el interior por ferrocarril y/o vías navegables.	propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos.	una mayor eficiencia en el transporte internacional de mercancías en los mercados europeos sin obstaculizar el crecimiento económico, centrándose en la modificación de los procesos de producción y/o distribución, y consiguiendo de esta manera factores de carga más elevados, menor número de recorridos en vacío, reducción de los flujos de residuos, reducción del volumen y/o el peso o cualquier otro efecto que induzca una reducción significativa del tráfico de mercancías por carretera, sin repercutir negativamente en los resultados de producción ni en la fuerza laboral.	mientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, que sean contrarios al interés común.
d)	La acción de efecto catalizador propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.	d) Se espera que la acción de autopistas del mar induzca una transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por vías navegables interiores o por ferrocarril que sea superior al crecimiento previsto del transporte de mercancías por carretera y que sea real, mensurable y sostenible.	d) Si la acción de transferencia entre modos de transporte depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.		d) La acción de aprendizaje en común propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.
e)	La acción de efecto catalizador no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al	e) La acción de autopistas del mar propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia		d) La acción de evitación de tráfico propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en ma-	

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común.	de dirección por parte de la Comisión.		teria de dirección por parte de la Comisión.	
	f) Si la acción de efecto catalizador depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.	f) La acción de autopistas del mar no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común.		e) La acción de evitación de tráfico no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al transporte por carretera, en medida contraria al interés común.	
		g) Si la acción de autopistas del mar depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presentará pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.		f) Si la acción de evitación del tráfico depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presentará pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.	
2. Intensidad y alcance de la financiación	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de autopistas del mar se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a una ayuda financiera comunitaria en la medida en que estén relacionados directamente con la	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de evitación de tráfico se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se limitará a un máximo del 50 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	ejecución de la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	con la ejecución de la acción.
	Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.	Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.	Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.	Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.	Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria.
				b) La ayuda financiera comunitaria para acciones de evitación de tráfico no podrá utilizarse para apoyar actividades empresariales o de producción que no tengan relación directa con el transporte o la distribución.	
	b) La asistencia financiera comunitaria determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo	b) La asistencia financiera comunitaria determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo	b) La asistencia financiera comunitaria determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo	c) La ayuda financiera comunitaria se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro o 25 vehículos/kilómetro de transporte de mercancías por ca-	

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.	de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.	de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.	rretera evitados. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.	
	c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	d) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	
3. Forma y duración del acuerdo de subvención	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses, y la mínima de 36. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuada-	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de autopistas del mar se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses, y la mínima de 36. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuada-	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se concederá mediante acuerdos de subvención. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 38 meses. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuadamente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de evitación de tráfico se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses, y la mínima de 36. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuada-	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 26 meses, que podrá ampliarse a petición del beneficiario, sin sobrepasar la dotación presupuestaria inicial, por un período suplementario de 26 meses, si se consiguen resultados positi-

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	mente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.	mente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.		mente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.	vos en los primeros 12 meses de funcionamiento.
	La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses, o 68 en casos excepcionales.	La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses, o 68 en casos excepcionales.	La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 38 meses, o 44 en casos excepcionales.	La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses, o 68 en casos excepcionales.	La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 52 meses.
4. Valor mínimo de los contratos	La subvención mínima indicativa por acción de efecto catalizador será de 30 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte o de evitación de tráfico; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de autopistas del mar será de 200 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de transferencia entre modos de transporte será de 60 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención. Las acciones de transferencia entre modos encaminadas a transferir tráfico a las vías navegables se ajustarán a un umbral especial de 13 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de evitación de tráfico será de 80 millones de toneladas/kilómetro o de 4 millones de vehículos/kilómetro de transporte de mercancías evitados anualmente; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de aprendizaje en común será de 250 000 EUR.
5. Difusión	Los resultados y métodos de las acciones de efecto catalizador serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	Los resultados y métodos de las acciones de autopistas del mar serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	No se prevén actividades específicas de difusión para las acciones de transferencia entre modos de transporte.	Los resultados y métodos de las acciones de evitación de tráfico serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	Los resultados y métodos de las acciones de aprendizaje en común serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.

▼ M1
