

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** REGULAMENTUL (CE) NR. 1692/2006 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 24 octombrie 2006

de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1382/2003

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 328, 24.11.2006, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

Jurnalul Oficial			
	NR.	Pagina	Data
► M1	Regulamentul (CE) nr. 923/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009	L 266	1 9.10.2009



REGULAMENTUL (CE) NR. 1692/2006 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 24 octombrie 2006

de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1382/2003

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1) și articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Cartea albă a Comisiei privind politica comună în domeniul transporturilor din septembrie 2001 pune accent pe dezvoltarea intermodalității ca mijloc practic și eficient de realizare a unui sistem echilibrat de transport și propune nu doar dezvoltarea autostrăzilor maritime, opțiuni maritime intermodale integrate de înaltă calitate, ci și utilizarea mai intensă a transportului feroviar și pe căile navigabile interioare ca elemente-cheie în această strategie. În cadrul reuniunii de la Gothenburg din 15 și 16 iunie 2001, Consiliul European a declarat că reechilibrarea între modurile de transport se află în centrul strategiei de dezvoltare durabilă. În plus, în cadrul reuniunii de la Barcelona din 15 și 16 martie 2002, Consiliul European a pus accent pe necesitatea reducerii congestiei în locurile de strângere a traficului în anumite regiuni, menționând, în special, zona Alpilor, a Pirineilor și a Mării Baltice – o indicație care arată că rutele maritime ale autostrăzilor maritime reprezintă un element important și o parte integrantă a rețelei transeuropene de transport. Un program de finanțare a intermodalității orientat spre piață reprezintă un instrument central pentru dezvoltarea în continuare a intermodalității și ar trebui să sprijine, în special, realizarea autostrăzilor maritime, asigurând, *inter alia*, o îmbunătățire a coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și a transportului feroviar și pe căile navigabile interioare.
- (2) În cazul în care nu se iau măsuri decisive, totalul transportului rutier de mărfuri în Europa ar putea crește cu peste 60 % până în 2013. Efectul ar consta într-o creștere estimată a transportului rutier internațional de mărfuri în perioada 2007-2013 cu 20,5 miliarde de tone-kilometri pe an pentru cele 25 de state membre ale Uniunii Europene, cu urmări negative în ceea ce privește cheltuielile suplimentare pentru infrastructura rutieră, accidentele, congestiile de trafic, poluarea locală și globală, fiabilitatea lanțului de distribuție și a proceselor de logistică și daune aduse mediului.
- (3) Pentru a face față creșterii transportului rutier de mărfuri, trebuie să se utilizeze, mai mult decât în prezent, transportul maritim pe distanțe mici, transportul feroviar și pe căile navigabile interioare,

⁽¹⁾ JO C 234, 22.9.2005, p. 19.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 17 mai 2006 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 12 octombrie 2006.

▼B

fiind necesară stimularea în continuare a inițiativelor puternice din sectorul transporturilor și logisticii, de exemplu, dezvoltarea inovațiilor tehnice în domeniul materialului rulant, pentru a reduce ambuteiajul.

- (4) În consecință, programul instituit de Regulamentul (CE) nr. 1382/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iulie 2003 de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Programul Marco Polo) ⁽¹⁾ ar trebui să fie extins prin noi acțiuni, cu scopul unei reduceri efective a transportului rutier internațional. În consecință, Comisia a propus un program mai drastic, denumit în continuare „Programul Marco Polo II” sau „programul”, pentru a crește intermodalitatea, pentru a reduce ambuteiajul și a îmbunătăți performanțele de mediu ale sistemului de transport de mărfuri în cadrul Comunității. Pentru a atinge acest obiectiv, programul ar trebui să susțină acțiuni în domeniul transportului de mărfuri, logisticii și altor piețe relevante, ținând seama de necesitățile întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri). Programul ar trebui să ajute, cel puțin, la transferul creșterii agregate preconizate a traficului rutier internațional de mărfuri, deși este de preferat chiar mai mult decât atât, spre transportul maritim pe distanțe mici, spre transportul feroviar și pe căile navigabile interioare sau spre o combinație a modurilor de transport în care parcursurile rutiere să fie cât mai scurte posibil. În consecință, programul Marco Polo instituit de Regulamentul (CE) nr. 1382/2003 ar trebui să fie înlocuit.
- (5) Programul Marco Polo II se caracterizează prin diferite tipuri de acțiuni care ar trebui să contribuie la un transfer modal măsurabil și susținut, precum și la o mai bună cooperare pe piața intermodală. În plus, acțiunile realizate în temeiul programului Marco Polo II ar trebui, de asemenea, să contribuie la reducerea efectivă a transportului rutier internațional de mărfuri.
- (6) Acțiunile care urmează să fie finanțate prin programul Marco Polo II ar trebui să aibă o dimensiune geografică la nivel internațional. Pentru a reflecta dimensiunea europeană a acțiunilor, proiectele ar trebui să fie depuse de întreprinderi stabilite în țări diferite, sub forma unui consorțiu care prezintă o acțiune. Organismele de drept public ar trebui să aibă dreptul să participe într-un astfel de consorțiu, atunci când se implică în activități economice, în conformitate cu legislația națională a acestora.
- (7) Candidații ar trebui să prezinte proiecte noi sau, după caz, proiecte existente care corespund cel mai bine nevoilor curente ale pieței. Nu ar trebui să fie descurajate proiectele acceptabile, în special proiectele care țin seama de necesitățile IMM-urilor, printr-o definire prea rigidă a acțiunilor eligibile.
- (8) Pot exista cazuri în care beneficiile dezvoltării unui serviciu existent pot fi cel puțin egale din punct de vedere al transferului modal suplimentar, al calității și al avantajelor ecologice și de viabilitate, cu cele ale demarării unui serviciu nou care implică cheltuieli mari.
- (9) Pentru a fi transparent, obiectiv și clar delimitat, ajutorul acordat pentru demararea acțiunilor de transfer modal, de exemplu, ar trebui să se bazeze pe realizarea de economii de cost pentru societate, ocazionate de utilizarea transportului maritim pe distanțe mici, a transportului feroviar și pe căile navigabile interioare în locul transportului rutier singur. Din acest motiv, prezentul regulament ar trebui să stabilească o sumă orientativă a asistenței financiare prin raportare la tone-kilometri de transport rutier de mărfuri transferat.

⁽¹⁾ JO L 196, 2.8.2003, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 788/2004 (JO L 138, 30.4.2004, p. 17).

▼B

- (10) Asistența financiară comunitară bazată pe numărul de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier spre transportul maritim pe distanțe mici, cel feroviar și pe căile navigabile interioare sau pe evitarea de tone-kilometri sau vehicul-kilometri de transport rutier de mărfuri ar trebui să fie adaptabilă, pentru a recompensa proiectele de înaltă calitate sau proiectele care prezintă un beneficiu de mediu real.
- (11) Ar trebui, de asemenea, să se acorde o atenție deosebită zonelor sensibile și metropolitane situate în aria geografică care intră sub incidența programului, atunci când se acordă finanțări.
- (12) Rezultatele tuturor acțiunilor din program ar trebui să fie difuzate în mod corespunzător, pentru a garanta caracterul public, transparența și schimbul celor mai bune practici.
- (13) În timpul procedurii de selecție și pe durata de desfășurare a acțiunilor, este necesar să se garanteze că acțiunile selectate aduc o contribuție reală la politica de transport comună și nu produc denaturări ale concurenței contrare interesului comun. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a ambelor programe. Comisia ar trebui să prezinte, până la 30 iunie 2007, raportul de evaluare privind rezultatele obținute de programul Marco Polo pentru perioada 2003-2006.
- (14) Acțiunile nu ar trebui să determine denaturări ale concurenței, în special între modurile de transport, altele decât transportul rutier, sau în cadrul fiecărui mod alternativ de transport, într-o măsură contrară interesului comun. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită pentru a se evita astfel de denaturări, astfel încât acțiunile să contribuie la transferarea unei încărcături dinspre transportul rutier către moduri alternative, mai curând decât retragerea încărcăturii dintr-un serviciu existent de transport feroviar, de transport maritim pe distanțe mici sau pe căile navigabile interioare.
- (15) Având în vedere faptul că obiectivul programului Marco Polo II nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, având în vedere domeniul de aplicare a programului, poate fi mai bine realizat la nivelul Comunității, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului respectiv.
- (16) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (17) Prezentul regulament stabilește, pentru întreaga durată a programului, un pachet financiar care reprezintă cadrul de referință prioritar, în sensul punctului 37 din Acordul interinstituțional dintre Parlamentul European, Consiliu și Comisie privind disciplina bugetară și buna gestiune financiară ⁽²⁾, pentru autoritatea bugetară pe parcursul procedurii bugetare anuale.
- (18) Pentru a salvagarda continuitatea și transparența programului Marco Polo, ar trebui să se stabilească dispoziții tranzitorii privind contractele și procedura de selecție,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată ultima dată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 139, 14.6.2006, p. 1.



CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește un instrument de finanțare, denumit în continuare „Programul Marco Polo II” sau „programul”, pentru a reduce congestia, pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale sistemului de transport și pentru a intensifica transportul intermodal, contribuind astfel la crearea unui sistem de transport eficient și durabil care oferă Uniunii Europene valoare adăugată, fără a avea un impact negativ asupra coeziunii economice, sociale sau teritoriale. Programul se va desfășura în perioada 1 ianuarie 2007 – 31 decembrie 2013 pentru a realiza, până la încheierea programului, un transfer de trafic care corespunde unei părți substanțiale din creșterea agregată anuală prevăzută a traficului rutier internațional de mărfuri, măsurat în tone-kilometri, spre transportul maritim pe distanțe mici, spre transportul feroviar și căile navigabile interioare sau spre o combinație a modurilor de transport în care parcursurile rutiere sunt cât mai scurte posibil.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „acțiune” înseamnă orice proiect executat de întreprinderi, care contribuie la reducerea congestiei în sistemul de transport rutier de mărfuri și/sau la îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport pe teritoriile statelor membre sau ale țărilor participante; acțiunile cu efect catalizator, acțiunile de transfer modal și acțiunile de învățare în comun pot include anumite proiecte coordonate;
- (b) „acțiune cu efect catalizator” înseamnă orice acțiune inovatoare menită să depășească barierele structurale semnificative pe piața comunitară a transportului de mărfuri care împiedică funcționarea eficientă a piețelor, competitivitatea transportului maritim pe distanțe mici, a celui feroviar sau pe căile navigabile interioare și/sau eficiența lanțurilor de transport care utilizează respectivele moduri de transport, inclusiv modificarea sau crearea unei infrastructuri auxiliare; în sensul prezentei definiții, bariere structurale înseamnă orice obstacol nereglementar, factual și netemporar în calea funcționării adecvate a lanțului de transport de mărfuri;
- (c) „acțiune în favoarea autostrăzilor maritime” înseamnă orice acțiune inovatoare care transferă direct o încărcătură dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe mici sau o combinație între transportul maritim pe distanțe mici și alte moduri de transport în care parcursurile rutiere sunt cât mai scurte posibil; acțiunile respective pot include și modificarea sau crearea infrastructurii auxiliare necesare pentru a introduce un serviciu de transport maritim intermodal de mare volum și cu frecvență ridicată, incluzând, de preferință, utilizarea celor mai ecologice moduri de transport, de exemplu, cel feroviar și pe căile navigabile interioare, pentru transportul de mărfuri în hinterland și servicii integrate ușă-la-ușă; în cazul în care este posibil, trebuie să fie integrate, de asemenea, resursele regiunilor ultraperiferice;
- (d) „acțiune de transfer modal” înseamnă orice acțiune care transferă direct, măsurabil, substanțial și imediat o încărcătură dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe mici, feroviar, pe căile navigabile interioare sau o combinație a modurilor de transport în care parcursurile rutiere sunt cât mai scurte posibil, fără a fi o acțiune cu efect catalizator; include, după caz, acțiuni

▼B

în care transferul modal este determinat de dezvoltarea unui serviciu existent; Comisia examinează posibilitatea sprijinirii unor proiecte de infrastructură auxiliară;

- (e) „acțiune de evitare a traficului” înseamnă orice acțiune inovatoare care integrează transportul în logistica de producție pentru a evita un procentaj ridicat al transportului rutier de mărfuri fără a avea efecte secundare asupra producției sau mâinii de lucru; acțiunile de acest gen pot include modificarea sau crearea infrastructurii auxiliare și a echipamentului auxiliar;
- (f) „acțiune de învățare în comun” înseamnă orice acțiune menită să îmbunătățească cooperarea pentru a optimiza, din punct de vedere structural, metodele de lucru și procedurile în lanțul de transport de mărfuri, ținând seama de cerințele de logistică;
- (g) „acțiune inovatoare” înseamnă orice acțiune care se caracterizează prin elemente care nu au existat până în prezent pe o anumită piață;
- (h) „infrastructură auxiliară” înseamnă infrastructura necesară și suficientă pentru a realiza obiectivele acțiunilor, inclusiv instalațiile pentru mărfuri-pasageri;
- (i) „măsură de însoțire” înseamnă orice măsură menită să pregătească sau să sprijine acțiunile curente sau viitoare, inclusiv activitățile de difuzare, de monitorizare și evaluare a proiectelor, precum și culegerea și analiza datelor statistice; măsurile destinate comercializării produselor, a proceselor și a serviciilor, activitățile de marketing și vânzările promoționale nu sunt măsuri de însoțire;
- (j) „măsură pregătitoare” înseamnă orice măsură adoptată care pregătește o acțiune cu efect catalizator, o acțiune în favoarea autostrăzilor maritime sau o acțiune de evitare a traficului, precum și studiile tehnice, de fezabilitate funcțională sau financiară și testările echipamentelor;
- (k) „întreprindere” înseamnă orice entitate angajată într-o activitate economică, indiferent de statutul său juridic și de modul de finanțare;
- (l) „consorțiu” înseamnă orice grupare formată din cel puțin două întreprinderi care execută împreună o acțiune și își împart riscul aferent;
- (m) „tone-kilometru” înseamnă transportul unei tone de încărcătură sau al echivalentului său volumetric, pe o distanță de un kilometru;
- (n) „vehicul-kilometru” reprezintă deplasarea unui camion, cu sau fără încărcătură, pe o distanță de un kilometru;
- (o) „țară terță apropiată” înseamnă orice stat nemembru al Uniunii Europene care are o frontieră comună cu Uniunea Europeană sau o zonă de coastă la o mare închisă sau semi-deschisă vecină cu Uniunea Europeană;

▼M1

- (p) „mărfuri” înseamnă, în scopul calculării numărului de „tone-kilometri” care trebuie transferate în cadrul transportului rutier, bunurile transportate, unitatea de transport intermodal plus vehiculul rutier, inclusiv unitățile de transport intermodal goale și vehiculele rutiere goale, în cazul în care acestea sunt transferate în cadrul transportului rutier.

▼B*Articolul 3***Sfera de aplicare**

- (1) Programul include acțiuni:
 - (a) care implică teritoriul a cel puțin două state membre
 - sau

▼B

(b) care implică teritoriul a cel puțin un stat membru și teritoriul unei țări terțe apropiate.

(2) Atunci când o acțiune implică teritoriul unei țări terțe, costurile produse pe teritoriul țării respective nu sunt suportate de program, cu excepția situațiilor menționate la alineatele (3) și (4).

(3) Programul este deschis participării țărilor candidate la aderarea la Uniunea Europeană. Participarea va fi reglementată de condițiile prevăzute în acordurile de asociere cu țările respective și va avea loc pe baza regulilor stabilite în decizia Consiliului de asociere pentru fiecare țară în cauză.

(4) Programul este, de asemenea, deschis participării statelor membre AELS și SEE și țărilor terțe apropiate pe bază de alocări suplimentare în conformitate cu procedurile care urmează să fie convenite cu țările respective.

CAPITOLUL II

CANDIDAȚI ELIGIBILI ȘI ACȚIUNI ELIGIBILE

*Articolul 4***Candidați eligibili****▼M1**

(1) Acțiunile sunt depuse de întreprinderi sau consorții stabilite în statele membre sau în țările participante, astfel cum se prevede la articolul 3 alineatele (3) și (4).

▼B

(2) Întreprinderile stabilite în afara țărilor participante menționate la articolul 3 alineatele (3) și (4) pot fi asociate la un anumit proiect, dar nu pot în nici un caz să beneficieze de finanțare comunitară în cadrul programului.

*Articolul 5***Acțiuni eligibile și condiții de finanțare**

(1) Următoarele acțiuni sunt eligibile pentru finanțare în cadrul programului:

(a) acțiuni cu efect catalizator; acțiunile care au ca scop îmbunătățirea sinergiilor în sectoarele transportului feroviar, pe căile navigabile interioare și maritim pe distanțe mici, inclusiv pe autostrăzile maritime, printr-o mai bună utilizare a infrastructurilor existente, merită în special o atenție deosebită;

▼M1

(b) acțiuni privind autostrăzile maritime; în cadrul Uniunii Europene aceste acțiuni sunt în conformitate cu caracteristicile proiectului prioritar privind autostrăzile maritime definite în cadrul Deciziei nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ⁽¹⁾;

▼B

(c) acțiuni de transfer modal;

(d) acțiuni de evitare a traficului;

(e) acțiuni de învățare în comun.

⁽¹⁾ JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

▼M1

(2) Condițiile specifice de finanțare și celelalte cerințe privind diferitele acțiuni sunt prevăzute în anexă.

▼B

(3) Asistența financiară comunitară se bazează pe contracte negociate de Comisie și beneficiar. Condițiile contractelor respective trebuie să mențină, în măsura în care acest lucru este posibil, un nivel minim al costurilor financiare și administrative, de exemplu prin acordarea de garanții bancare avantajoase pentru întreprinderi, în conformitate cu normele și regulamentele aplicabile, în special Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1605/2002 al Consiliului din 25 iunie 2002 privind Regulamentul financiar aplicabil bugetului general al Comunităților Europene ⁽¹⁾, pentru a obține eficiență și flexibilitate administrativă maximă.

(4) Fără a aduce atingere obiectivelor de ansamblu ale politicii prevăzute la articolul 1, prioritățile anuale ale apelului pentru candidaturi pentru acțiuni cu efect catalizator și acțiuni de învățare în comun sunt stabilite și, dacă este cazul, revizuite de către Comisie cu asistența comitetului prevăzut la articolul 10 și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2).

*Articolul 6***Norme**

Se adoptă norme privind procedura de prezentare și selecție a acțiunilor care fac obiectul programului, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10 alineatul (2).

▼M1*Articolul 7***Ajutor de stat**

Asistența financiară comunitară pentru acțiunile reglementate de program nu exclude acordarea de ajutoare de stat acestor acțiuni la nivel național, regional sau local, în măsura în care respectivele ajutoare sunt compatibile cu regimul ajutoarelor de stat stabilit de tratat și în limitele cumulative stabilite pentru fiecare tip de acțiune în anexă.

▼B

CAPITOLUL III

PREZENTAREA ȘI SELECȚIA ACȚIUNILOR**▼M1***Articolul 8***Prezentarea acțiunilor**

Acțiunile sunt prezentate Comisiei în conformitate cu normele detaliate emise în temeiul articolului 6. Acțiunile prezentate conțin toate informațiile necesare pentru a permite Comisiei să efectueze selecția în conformitate cu criteriile prevăzute la articolul 9.

Comisia acordă asistență candidaților, dacă i se solicită acest lucru, pentru facilitarea procedurii de depunere a cererii, de exemplu prin intermediul unui serviciu de asistență online.

⁽¹⁾ JO L 248, 16.9.2002, p. 1.

▼M1*Articolul 9***Selectarea acțiunilor pentru asistență financiară**

Acțiunile prezentate sunt evaluate de Comisie. Atunci când selectează acțiuni pentru acordarea de ajutor financiar în cadrul programului, Comisia ține seama de:

- (a) obiectivele menționate la articolul 1;
- (b) condițiile menționate în coloana corespunzătoare din anexă;
- (c) contribuția acțiunilor la reducerea ambuteiajului;
- (d) avantajele ecologice relative ale acțiunilor și avantajele relative ale acțiunilor respective în ceea ce privește reducerea costurilor externe, inclusiv contribuția acestora la reducerea efectelor negative asupra mediului înconjurător cauzate de transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare. O atenție deosebită se acordă acțiunilor care depășesc cerințele ecologice juridice obligatorii;
- (e) durabilitatea globală a acțiunilor.

După informarea comitetului menționat la articolul 10, Comisia adoptă decizia de acordare a asistenței financiare.

Comisia informează beneficiarii cu privire la decizia sa.

▼B

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE*Articolul 10***Comitet**

- (1) Comisia este asistată de un comitet.
- (2) Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolele 4 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 4 alineatul (3) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

- (3) Comitetul își stabilește regulamentul de procedură.

*Articolul 11***Buget**

Pachetul financiar de punere în aplicare a Programului Marco Polo II, pentru perioada 1 ianuarie 2007 – 31 decembrie 2013, este de 450 milioane EUR.

Alocările anuale sunt autorizate de autoritatea bugetară în limitele cadrului financiar.

*Articolul 12***Rezervă pentru măsurile adiacente și evaluarea programului**

Un procent de maximum 5 % din bugetul prevăzut de prezentul regulament este rezervat măsurilor adiacente și evaluării independente a punerii în aplicare a articolului 5.



Articolul 13

Protecția intereselor financiare ale Comunităților Europene

(1) Comisia garantează că, atunci când se pun în aplicare acțiuni finanțate în temeiul prezentului regulament, interesele financiare ale Comunităților Europene sunt protejate prin aplicarea măsurilor preventive împotriva fraudei, a corupției și a altor activități ilegale, prin intermediul controalelor eficiente și recuperarea oricăror sume plătite în mod necorespunzător, iar, în cazul în care sunt depistate nereguli, prin aplicarea de sancțiuni eficiente, proporționale și descurajante, în conformitate cu Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2988/95 al Consiliului din 18 decembrie 1995 privind protecția intereselor financiare ale Comunităților Europene ⁽¹⁾, Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului din 11 noiembrie 1996 privind controalele și inspecțiile la fața locului efectuate de Comisie în scopul protejării intereselor financiare ale Comunităților Europene împotriva fraudei și a altor abateri ⁽²⁾, precum și Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Anti-fraudă (OLAF) ⁽³⁾.

(2) Pentru acțiunile finanțate în temeiul prezentului regulament, noțiunea de neregulă menționată la articolul 1 din Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2988/95 înseamnă orice încălcare a unei dispoziții de drept comunitar sau orice nerespectare a unei obligații contractuale, ca urmare a unei acțiuni sau omisiuni a unui agent economic, care poate sau ar putea prejudicia bugetul general al Uniunii Europene sau bugetele gestionate de aceasta printr-o cheltuială nejustificată.

(3) Contractele și acordurile, precum și acordurile încheiate cu țări terțe participante în temeiul prezentului regulament asigură, în special, supravegherea și controlul financiar din partea Comisiei sau a oricărui reprezentant autorizat de aceasta, precum și auditări efectuate de Curtea de Conturi, dacă este cazul, la fața locului.

Articolul 14

Evaluare

(1) Comisia informează comitetul cel puțin de două ori pe an cu privire la execuția financiară a programului și face o prezentare actualizată a situației tuturor acțiunilor finanțate în cadrul programului.

Comisia efectuează evaluări semestriale și finale ale programului pentru a evalua contribuția acestuia la obiectivele politicii comunitare în domeniul transporturilor și utilizarea eficientă a alocațiilor.



(2) Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor o comunicare cu privire la rezultatele înregistrate de programele Marco Polo pentru perioada 2003-2010. Comisia prezintă această comunicare anterior elaborării propunerii pentru un al treilea program Marco Polo și ia în considerare concluziile acestei comunicări în elaborarea respectivei propuneri.

(2a) Comunicarea menționată la alineatul (2) analizează, în special, următoarele:

— impactul prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 923/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbună-

⁽¹⁾ JO L 312, 23.12.1995, p. 1.

⁽²⁾ JO L 292, 15.11.1996, p. 2.

⁽³⁾ JO L 136, 31.5.1999, p. 1.

▼M1

- tățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri („Marco Polo II”) ⁽¹⁾;
- experiența Agenției Executive pentru Competitivitate și Inovare (EACI) în gestionarea programului;
 - necesitatea diferențierii între modurile de transport în ceea ce privește stabilirea condițiilor de finanțare, în funcție de siguranță, performanțele de mediu și eficiența energetică;
 - eficacitatea acțiunilor de evitare a traficului rutier;
 - necesitatea creării de asistență în funcție de caz în faza cererii de finanțare, având în vedere necesitățile microîntreprinderilor și ale întreprinderilor mici din sectorul transportului;
 - recunoașterea faptului că recesiunea economică este un motiv excepțional pentru prelungirea duratei acțiunilor;
 - scăderea pragurilor de eligibilitate pentru acțiuni specifice produselor;
 - posibilitatea de a indica valori țintă ale pragurilor minime de finanțare pentru acțiunile propuse în materie de eficiență energetică și avantajele pentru mediu, în plus față de numărul de tone-kilometri transferate;
 - gradul de adecvare a includerii unității de transport în definiția termenului „marfă”;
 - disponibilitatea sintezelor complete anuale privind acțiunile cofinanțate;
 - posibilitatea de a asigura armonizarea între Program, Planul de acțiune în domeniul logisticii și TEN-T prin adoptarea măsurilor corespunzătoare pentru coordonarea fondurilor comunitare, în special pentru autostrăzile mărilor;
 - posibilitatea de face eligibile costurile generate într-o țară terță în cazul în care acțiunea este realizată de întreprinderi dintr-un stat membru;
 - necesitatea de a lua în considerare caracteristicile specifice ale sectorului căilor navigabile interioare și ale întreprinderilor mici și mijlocii aparținând acestui sector, de exemplu prin intermediul unui program special pentru sectorul căilor navigabile interioare;
 - posibilitatea extinderii Programului la țări învecinate; și
 - posibilitatea adaptării în continuare a Programului la statele membre insulare și sub formă de arhipelag.

*Articolul 15***Abrogare**

Regulamentul (CE) nr. 1382/2003 se abrogă începând cu 14 decembrie 2006.

Contractele referitoare la acțiuni desfășurate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 1382/2003 continuă să fie reglementate de respectivul regulament până la data încetării lor operaționale și financiare.

▼B*Articolul 16***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare la 14 decembrie 2006.

⁽¹⁾ JO L 266, 9.10.2009, p. 1.

▼B

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

ANEXĂ

Condiții și cerințe de finanțare în conformitate cu articolul 5 alineatul (2)

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
1. Condiții de finanțare	(a) acțiunea cu efect catalizator își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea privind autostrăzile maritime își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de transfer modal își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 36 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de evitare a traficului își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de învățare în comun va duce la îmbunătățirea serviciilor comerciale de pe piață și, în special, va promova și/sau facilita evitarea traficului rutier sau transferul modal din cadrul transportului rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare, prin îmbunătățirea cooperării și prin transmiterea de know-how; aceasta va dura cel mult 24 de luni;
	(b) acțiunea cu efect catalizator este inovatoare la nivel european în ceea ce privește logistica, tehnologia, metodele, echipamentele, produsele, infrastructura sau serviciile furnizate;	(b) acțiunea privind autostrăzile maritime este inovatoare la nivel european în ceea ce privește logistica, tehnologia, metodele, echipamentele, produsele, infrastructura sau serviciile furnizate; de asemenea, se va ține seama de calitatea superioară a serviciilor, de procedurile și inspecțiile simplificate, de respectarea standardelor de siguranță și securitate, de accesul corespunzător în porturi, de conexiunile eficiente cu interiorul țării și de serviciile portuare flexibile și eficiente;	(b) acțiunea de transfer modal nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;	(b) acțiunea de evitare a traficului este inovatoare la nivel european în ceea ce privește integrarea logisticii de producție în logistica de transport;	(b) acțiunea de învățare în comun este inovatoare la nivel european;
	(c) se așteaptă ca acțiunea cu efect catalizator să ducă la	(c) acțiunea privind autostrăzile maritime are ca scop încu-	(c) acțiunea de transfer modal propune un plan realist	(c) acțiunea de evitare a traficului vizează încurajarea	(c) acțiunea de învățare în comun nu va duce la dena-

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	un transfer modal real, măsurabil și sustenabil de la transportul rutier la transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare;	rajabarea serviciilor intermodale de mare volum, cu frecvență ridicată pentru transportul de mărfuri prin transport maritim pe distanțe scurte, inclusiv servicii combinate de transport marfă-pasageri, după caz, sau o combinație între transportul maritim pe distanțe scurte și alte moduri de transport în cadrul cărora traseele rutiere sunt cât mai scurte cu putință; este de preferat ca acțiunea să includă servicii integrate de transport de mărfuri în interiorul țării prin transport feroviar și/sau transportul pe căile navigabile interioare;	care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele;	unei eficiențe mai ridicate a transportului internațional de mărfuri pe piețele europene fără a împiedica creșterea economică, punând accent pe modificarea proceselor de producție și/sau distribuție, în felul acesta obținându-se distanțe mai scurte, factori de încărcare mai ridicați, mai puține curse fără încărcătură, reducerea fluxurilor de deșeuri, reducerea volumului și/sau a greutateii sau orice alt efect care determină reducerea semnificativă a traficului rutier de mărfuri, dar care să nu afecteze în mod negativ producția sau forța de muncă;	turarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în interiorul fiecărui mod, contrar interesului comun;
	(d) acțiunea cu efect catalizator propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;	(d) se așteaptă ca acțiunea privind autostrăzile maritime să ducă la un transfer modal real, măsurabil și sustenabil mai ridicat decât rata de creștere estimată a transportului rutier de mărfuri, de la transportul rutier la transportul maritim pe distanțe scurte, transportul pe căile navigabile interioare sau transportul feroviar;	(d) atunci când acțiunea de transfer modal presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.		(d) acțiunea de învățare în comun propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își îndeplinească obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei.
	(e) acțiunea cu efect catalizator nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între	(e) acțiunea privind autostrăzile maritime propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care		(d) acțiunea de evitare a traficului propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;	să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;		să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;	
	(f) atunci când acțiunea cu efect catalizator presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.	(f) acțiunea privind autostrăzile maritime nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;		(e) acțiunea de evitare a traficului nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special în ceea ce privește modurile de transport alternative transportului rutier, contrar interesului comun;	
		(g) atunci când acțiunea privind autostrăzile maritime presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.		(f) atunci când acțiunea de evitare a traficului presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.	
2. Intensitatea și sfera de aplicare a finanțării	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile cu efect catalizator se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile privind autostrăzile maritime se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de transfer modal se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de învățare în comun se limitează la maximum 50 % din totalul cheltuielilor necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	
	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective în baza procedurii de selecție sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară.
				(b) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului nu trebuie utilizată pentru susținerea activităților comerciale sau de producție care nu au legătură directă cu transportul sau distribuția.	
	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare	(c) Asistența financiară comunitară este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare evitare de 500 de tone-kilometri sau 25 de vehicule-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	
	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(d) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	
3. Forma și durata acordului de subvenționare	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile cu efect catalizator se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile privind autostrăzile maritime se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de transfer modal se acordă pe bază de acorduri de subvenționare. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 38 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de învățare în comun se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 26 de luni, care poate fi prelungită la cererea beneficiarului, în cadrul pachetului bugetar inițial, pentru o perioadă suplimentară de 26 de luni, în cazul în care se obțin rezultate pozitive pe parcursul primelor 12 luni de funcționare.
	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	perioada maximă prevăzută de 62 de luni sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.	perioada maximă prevăzută de 62 de luni sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.	perioada maximă prevăzută de 38 de luni sau, în cazuri excepționale, de 44 de luni.	perioada maximă prevăzută de 62 de luni, sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste perioada maximă prevăzută de 52 de luni.
4. Pragul valorii contractuale	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune cu efect catalizator este de 30 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal sau evitare a traficului pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune privind autostrăzile maritime este de 200 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de transfer modal este de 60 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii perioade a acordului de subvenționare. Acțiunile de transfer modal care vizează implementarea unui transfer către căile navigabile interioare va face obiectul unui prag special de 13 milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de evitare a traficului este de 80 de milioane de tone-kilometri sau 4 milioane de vehicule-kilometri de trafic de mărfuri evitat pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de învățare în comun este de 250 000 EUR.
5. Difuzare	Rezultatele și metodele acțiunilor cu efect catalizator trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Rezultatele și metodele acțiunilor privind autostrăzile maritime trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Nu sunt prevăzute activități specifice de difuzare pentru acțiunile de transfer modal.	Rezultatele și metodele acțiunilor de evitare a traficului trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Rezultatele și metodele acțiunilor de învățare în comun vor fi difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.

▼ M1
