

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (CE) N.º 923/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 16 de Setembro de 2009

que altera o Regulamento (CE) n.º 1692/2006, que institui o segundo programa «Marco Polo» relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias («Marco Polo II»)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º e o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A revisão intercalar do livro branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes intitulada «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente», de 22 de Junho de 2006, sublinha o potencial do programa Marco Polo, estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 1382/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias («programa Marco Polo») ⁽³⁾, como fonte de financiamento que proporciona aos operadores alternativas às vias rodoviárias congestionadas graças à utilização de outros modos de transporte. Por conseguinte, o programa Marco Polo é um elemento fundamental da actual política de transportes.

⁽¹⁾ Parecer de 24 de Março de 2009 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 23 de Abril de 2009 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 27 de Julho de 2009.

⁽³⁾ JO L 196 de 2.8.2003, p. 1.

(2) Se não forem tomadas medidas decisivas, o conjunto do transporte rodoviário de mercadorias na Europa deverá registar um aumento de mais de 60 % até 2013. Daí resultaria um aumento do transporte rodoviário internacional de mercadorias estimado em 20,5 mil milhões de toneladas-quilómetro por ano na União Europeia até 2013, com consequências negativas em termos de custos adicionais da infra-estrutura rodoviária, acidentes, congestionamento, poluição local e global, danos para o ambiente e falta de fiabilidade da cadeia de abastecimento e dos processos logísticos.

(3) A fim de fazer face a este crescimento, há que promover uma maior utilização dos transportes marítimos de curta distância, dos transportes ferroviários e da navegação interior, sendo necessário incentivar novas iniciativas mais vigorosas para o sector dos transportes e da logística, incluindo os portos secos e outras plataformas que facilitem a intermodalidade, bem como a adopção de novas abordagens e a utilização de inovações técnicas em toda a cadeia de transporte e na sua gestão.

(4) Um dos objectivos da União Europeia é o de reforçar os modos de transporte respeitadores do ambiente, independentemente de este objectivo conduzir a uma transferência específica ou a um efeito de redução a nível do transporte rodoviário de mercadorias.

(5) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1692/2006 ⁽⁴⁾, a Comissão foi incumbida de fazer uma avaliação do programa Marco Polo II (a seguir designado «programa») e apresentar as propostas de alteração do programa que fossem necessárias.

⁽⁴⁾ JO L 328 de 24.11.2006, p. 1.

- (6) Uma avaliação externa dos resultados do programa Marco Polo considerou que esse programa não alcançaria os seus objectivos em termos de transferência modal e formulou algumas recomendações para melhorar a sua eficácia.
- (7) A Comissão procedeu a uma análise de impacto das medidas propostas pela avaliação externa e de outras medidas destinadas a aumentar a eficiência do programa. Essa análise revelou a necessidade de serem introduzidas algumas alterações ao Regulamento (CE) n.º 1692/2006 para facilitar a participação das pequenas e microempresas, baixar os limiares de elegibilidade da acção, aumentar a intensidade do financiamento e simplificar a execução do programa e os respectivos procedimentos administrativos.
- (8) Deverá intensificar-se a participação de pequenas e microempresas no programa, permitindo que as empresas individuais se candidatem ao financiamento e reduzindo os limiares de elegibilidade para as propostas apresentadas por empresas de navegação interior.
- (9) Os limiares de elegibilidade para propostas de financiamento deverão ser reduzidos e expressos em toneladas-quilómetro desviadas por ano, à excepção das acções de aprendizagem em comum. Esses limiares deverão ser calculados ao longo de todo o período de execução das acções referidas no anexo sem estabelecer qualquer taxa anual de execução. Não deverá ser necessário definir novos limiares específicos aplicáveis às acções para evitar o tráfego e deverá ser fixada uma duração mínima para este tipo de acções, para as acções catalisadoras e para as acções de auto-estradas do mar.
- (10) Deverá ser aumentada a intensidade do financiamento, introduzindo uma definição de «mercadorias», a fim de incluir a componente de transporte no cálculo da transferência modal, e permitindo prorrogações excepcionais da duração máxima para acções com atrasos no arranque. O aumento da intensidade do financiamento de 1 EUR para 2 EUR na sequência do procedimento previsto no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1692/2006 deverá ser reflectido no texto do anexo na sua última redacção.
- (11) A fim de simplificar a aplicação do programa, o anexo II do Regulamento (CE) n.º 1692/2006, relativo às condições de financiamento da infra-estrutura auxiliar, deverá ser suprimido. Além disso, o procedimento de comité para a selecção anual de acções a financiar deverá ser eliminado.
- (12) Deverá estabelecer-se uma ligação mais precisa entre o programa e a Rede Transeuropeia de Transportes (a seguir designada «RTE-T») que define o quadro para as auto-estradas do mar e deverá alargar-se as considerações ambientais a fim de incluir a totalidade dos custos externos das acções.
- (13) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1692/2006 deverá ser alterado nesse sentido.
- (14) A fim de assegurar que as medidas previstas no presente regulamento sejam aplicadas da forma mais rápida e eficaz possível, o mesmo deverá entrar em vigor no mais breve prazo após a sua aprovação,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1692/2006 é alterado do seguinte modo:

1. Ao artigo 2.º é aditada a seguinte alínea:

«p) “Mercadorias”: para efeitos do cálculo da tonelada-quilómetro desviadas da estrada, as mercadorias transportadas, a unidade de transporte intermodal e o veículo rodoviário, incluindo unidades de transporte intermodal vazias e veículos rodoviários vazios, no caso de estes serem desviados da estrada.».

2. No artigo 4.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. As acções devem ser apresentadas por empresas ou consórcios estabelecidos nos Estados-Membros ou nos países participantes, segundo as modalidades previstas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 3.º.».

3. O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

«b) Acções de auto-estradas do mar: na União Europeia, estas acções devem estar de acordo com as características do projecto prioritário relativo às auto-estradas do mar definidas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (*);

(*) JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. As condições específicas de financiamento e outros requisitos aplicáveis às várias acções comuns constam do anexo.»

4. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

Auxílios estatais

O apoio financeiro comunitário às acções abrangidas pelo programa não obsta à concessão às mesmas acções de auxílios estatais a nível nacional, regional ou local, na medida em que esses auxílios sejam conformes com as regras aplicáveis aos auxílios estatais previstas no Tratado e dentro dos limites cumulativos fixados para cada tipo de acção no anexo.»

5. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8.º

Apresentação de acções

As acções devem ser apresentadas à Comissão de acordo com as regras pormenorizadas estabelecidas nos termos do artigo 6.º. A apresentação deve conter todos os elementos necessários para permitir à Comissão efectuar a sua selecção de acordo com os critérios estabelecidos no artigo 9.º

Se necessário, a Comissão dá assistência aos candidatos, a fim de facilitar o seu processo de apresentação da candidatura, por exemplo através de um serviço de apoio em linha.»

6. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 9.º

Seleção das acções para concessão do apoio financeiro

As acções apresentadas são avaliadas pela Comissão. Na selecção das acções para apoio financeiro ao abrigo do programa, a Comissão deve ter em conta:

- a) Os objectivos referidos no artigo 1.º;
- b) As condições estabelecidas na coluna adequada do anexo;
- c) A contribuição das acções para o descongestionamento da rede rodoviária;
- d) Os méritos relativos das acções em termos ambientais e os méritos relativos das acções em termos de redução

dos custos externos, incluindo a sua contribuição para reduzir os efeitos negativos no ambiente causados pelo transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior. Deve ser dada especial atenção às acções que vão mais longe do que os requisitos ambientais juridicamente vinculativos;

e) A sustentabilidade global das acções.

Depois de ter informado o comité referido no artigo 10.º, a Comissão aprova a decisão de conceder assistência financeira.

A Comissão informa os beneficiários da sua decisão.»

7. O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões uma comunicação sobre os resultados obtidos pelos programas Marco Polo no período 2003-2010. A Comissão apresenta esta comunicação antes de elaborar uma proposta para o terceiro programa Marco Polo e contemplará as conclusões da comunicação aquando da elaboração dessa proposta.»

b) É aditado o seguinte número:

«2A. A comunicação referida no n.º 2 deve incidir, nomeadamente, sobre o seguinte:

— o impacto do presente regulamento, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 923/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009, que altera o Regulamento (CE) n.º 1692/2006, que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”) (*),

— a experiência obtida com a gestão do programa através da Agência de Execução para a Competitividade e a Inovação,

— a necessidade de estabelecer uma diferenciação entre os vários modos de transporte relativamente ao estabelecimento das condições de financiamento, com base na segurança, no desempenho ambiental e na eficiência energética,

- a eficácia de acções para evitar o tráfego,
 - a necessidade de disponibilizar assistência orientada para a procura na fase de execução, tendo em conta as necessidades das pequenas e das microempresas de transporte,
 - o reconhecimento de que uma recessão económica pode constituir um motivo excepcional para prorrogar o período de vigência de uma acção,
 - a redução dos limiares de elegibilidade para acções referentes a tipos específicos de produtos,
 - a possibilidade de indicar os objectivos para os limiares mínimos de apoio para acções propostas em termos de eficiência energética e benefícios ambientais, para além das toneladas-quilómetro transferidas entre modos de transporte,
 - a conveniência da inclusão da unidade de transporte na definição do termo “Mercadorias”,
 - a disponibilização de sinopses anuais completas das acções que foram co-financiadas,
 - a possibilidade de assegurar uma coerência entre o programa, o Plano de Acção para a Logística e a RTE-T adoptando as medidas adequadas a fim de coordenar a concessão de fundos comunitários, em especial para as auto-estradas do mar,
 - a possibilidade de tornar elegíveis os custos incorridos num país terceiro no caso de a acção ser realizada por empresas de um Estado-Membro,
- a necessidade de ter em conta as características específicas do sector da navegação interior e das suas pequenas e médias empresas, nomeadamente através de um programa específico para o sector da navegação interior,
 - a possibilidade de alargar o programa aos países vizinhos, e
 - a possibilidade de reforçar a adaptação do programa aos Estados-Membros insulares e arquipelágicos.
- (*) JO L 266 de 9.10.2009, p. 1.»
8. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 15.º
- Revogação**
- O Regulamento (CE) n.º 1382/2003 é revogado, com efeitos a partir de 14 de Dezembro de 2006.
- Os contratos relacionados com acções abrangidas no quadro do Regulamento (CE) n.º 1382/2003 continuam a ser regidos por esse regulamento até ao seu encerramento operacional e financeiro.»
9. O anexo I é substituído pelo texto que consta do anexo do presente regulamento;
10. O anexo II é suprimido.
- Artigo 2.º
- O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 16 de Setembro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
J. BUZEK

Pelo Conselho
A Presidente
C. MALMSTRÖM

Condições de financiamento e requisitos previstos no n.º 2 do artigo 5.º

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)	B. Auto-estradas do mar Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)	C. Transferência modal Artigo 5.º, n.º 1, alínea c)	D. Evitar o tráfego Artigo 5.º, n.º 1, alínea d)	E. Aprendizagem em comum Artigo 5.º, n.º 1, alínea e)
1. Condições de financiamento	a) As acções catalisadoras devem atingir os seus objectivos num período máximo de 60 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções de auto-estradas do mar de auto-estradas do mar devem atingir os seus objectivos num período máximo de 60 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções de transferência modal devem atingir os seus objectivos num período máximo de 36 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções para evitar o tráfego devem atingir os seus objectivos num período máximo de 60 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções de aprendizagem em comum devem conduzir a uma melhoria dos serviços comerciais existentes no mercado e, em particular, promover e/ou facilitar as medidas para evitar o tráfego rodoviário ou para a transferência modal da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior, através da melhoria da cooperação e da partilha de conhecimentos; terão uma duração máxima de 24 meses;
	b) As acções catalisadoras devem ser inovadoras a nível europeu em termos de logística, tecnologia, métodos, equipamento, produtos, infra-estrutura ou serviços prestados;	b) As acções de auto-estradas do mar devem ser inovadoras a nível europeu em termos de logística, tecnologia, métodos, equipamento, produtos, infra-estrutura ou serviços prestados; atentar-se-á igualmente à qualidade elevada do serviço, simplificação de processos e serviços, respeito das normas de segurança, bom acesso aos portos, ligações eficientes entre os portos e o interior, e serviços portuários flexíveis e eficientes;	b) As acções de transferência modal não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;	b) As acções para evitar o tráfego devem ser inovadoras a nível europeu em termos de integração da logística da produção na logística do transporte;	b) As acções de aprendizagem em comum devem ser inovadoras a nível europeu;

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)	B. Auto-estradas do mar Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)	C. Transferência modal Artigo 5.º, n.º 1, alínea c)	D. Evitar o tráfego Artigo 5.º, n.º 1, alínea d)	E. Aprendizagem em comum Artigo 5.º, n.º 1, alínea e)
	c) As acções catalisadoras devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior;	c) As acções de auto-estradas do mar devem encorajar serviços intermodais de muito grande volume e elevada frequência para o transporte de mercadorias por transporte marítimo de curta distância, incluindo, sempre que for caso disso, serviços combinados mercadorias-passageiros ou combinando o transporte marítimo de curta distância com outros modos de transporte, de modo a tornar os percursos rodoviários o mais curtos possível; devem, de preferência, incluir serviços integrados de transporte de mercadorias no interior por transporte ferroviário e/ou navegação interior;	c) As acções de transferência modal devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos;	c) As acções para evitar o tráfego devem encorajar uma maior eficiência do transporte internacional de mercadorias nos mercados europeus sem impedir o crescimento económico, concentrando esforços na modificação dos processos de produção e/ou distribuição, conseguindo assim distâncias mais curtas, factores de carga mais elevados, menos trajectos em vazio, redução de fluxos de resíduos, redução do volume e/ou peso ou qualquer outro efeito que conduza a uma redução significativa do tráfego rodoviário de mercadorias, mas que não tenham efeitos adversos nos resultados da produção ou na mão-de-obra;	c) As acções de aprendizagem em comum não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;
	d) As acções catalisadoras devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;	d) As acções de auto-estradas do mar devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável superior à taxa de crescimento prevista do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, a navegação interior ou o transporte ferroviário;	d) Se a acção de transferência modal exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros ao contrato de subvenção, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório;		d) As acções de aprendizagem em comum devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que diz respeito à orientação por parte da Comissão;
	e) As acções catalisadoras não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;	e) As acções de auto-estradas do mar devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;		d) As acções para evitar o tráfego devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;	

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)	B. Auto-estradas do mar Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)	C. Transferência modal Artigo 5.º, n.º 1, alínea c)	D. Evitar o tráfego Artigo 5.º, n.º 1, alínea d)	E. Aprendizagem em comum Artigo 5.º, n.º 1, alínea e)
	f) Se a acção catalisadora exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros ao contrato de subvenção, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório;	f) As acções de auto-estradas do mar não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;		e) As acções para evitar o tráfego não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;	
		g) Se a acção de auto-estradas do mar exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros ao contrato de subvenção, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório;		f) Se a acção para evitar o tráfego exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros ao contrato de subvenção, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório;	
2. Intensidade e âmbito do financiamento	a) O apoio financeiro comunitário a acções catalisadoras é limitado a 35 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 20 % dos custos elegíveis totais da acção;	a) O apoio financeiro comunitário a acções de auto-estradas do mar é limitado a 35 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 20 % dos custos elegíveis totais da acção;	a) O apoio financeiro comunitário a acções de transferência modal é limitado a 35 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 20 % dos custos elegíveis totais da acção;	a) O apoio financeiro comunitário a acções para evitar o tráfego é limitado a 35 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 20 % dos custos elegíveis totais da acção;	a) O apoio financeiro comunitário a acções de aprendizagem em comum é limitado a 50 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção;

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)	B. Auto-estradas do mar Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)	C. Transferência modal Artigo 5.º, n.º 1, alínea c)	D. Evitar o tráfego Artigo 5.º, n.º 1, alínea d)	E. Aprendizagem em comum Artigo 5.º, n.º 1, alínea e)
	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.	As despesas incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou a partir dessa data, são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário.
				b) O apoio financeiro atribuído pela Comunidade a acções para evitar o tráfego não deve ser utilizado para apoiar actividades comerciais ou produtivas que não estejam directamente relacionadas com o transporte ou a distribuição;	
	b) O apoio financeiro comunitário, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro desviadas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior deve ser fixado inicialmente em 2 EUR para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade da acção ou do benefício ambiental efectivo obtido;	b) O apoio financeiro comunitário, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro desviadas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior deve ser fixado inicialmente em 2 EUR para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade da acção ou do benefício ambiental efectivo obtido;	b) O apoio financeiro comunitário, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro desviadas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior deve ser fixado inicialmente em 2 EUR para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade da acção ou do benefício ambiental efectivo obtido;	c) O apoio financeiro comunitário é fixado inicialmente em 2 EUR para cada 500 toneladas-quilómetro evitadas ou 25 veículos-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias evitados. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade da acção ou do benefício ambiental efectivo obtido;	

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)	B. Auto-estradas do mar Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)	C. Transferência modal Artigo 5.º, n.º 1, alínea c)	D. Evitar o tráfego Artigo 5.º, n.º 1, alínea d)	E. Aprendizagem em comum Artigo 5.º, n.º 1, alínea e)
	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	d) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	
3. Forma e duração do contrato de subvenção	<p>O apoio financeiro comunitário a acções catalisadoras é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, esses contratos têm uma duração máxima de 62 meses e mínima de 36 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação, por exemplo devidos a um abrandamento económico excepcional, devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses.</p> <p>O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 62 meses ou, em casos excepcionais, de 68 meses.</p>	<p>O apoio financeiro comunitário a acções de auto-estradas do mar é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, esses contratos têm uma duração máxima de 62 meses e mínima de 36 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação, por exemplo devidos a um abrandamento económico excepcional, devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses.</p> <p>O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 62 meses ou, em casos excepcionais, de 68 meses.</p>	<p>O apoio financeiro comunitário a acções de transferência modal é concedido com base em contratos de subvenção. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 38 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação, por exemplo devidos a um abrandamento económico excepcional, devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses.</p> <p>O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 38 meses ou, em casos excepcionais, de 44 meses.</p>	<p>O apoio financeiro comunitário a acções para evitar o tráfego é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, esses contratos têm uma duração máxima de 62 meses e mínima de 36 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação, por exemplo devidos a um abrandamento económico excepcional, devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses.</p> <p>O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 62 meses ou, em casos excepcionais, de 68 meses.</p>	<p>O apoio financeiro comunitário às acções de aprendizagem em comum é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, a duração máxima desses contratos é de 26 meses, podendo ser prorrogados a pedido do beneficiário, por um período suplementar de 26 meses, no quadro da dotação orçamental inicial, se forem alcançados resultados positivos nos primeiros 12 meses de execução da acção.</p> <p>O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 52 meses.</p>

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)	B. Auto-estradas do mar Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)	C. Transferência modal Artigo 5.º, n.º 1, alínea c)	D. Evitar o tráfego Artigo 5.º, n.º 1, alínea d)	E. Aprendizagem em comum Artigo 5.º, n.º 1, alínea e)
4. Valor mínimo dos contratos	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção catalisadora é de 30 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal ou para evitar o tráfego por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de auto-estradas do mar é de 200 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de transferência modal é de 60 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção. As acções de transferência modal que visam um desvio de transporte para a navegação interior são sujeitas a um limiar especial de 13 milhões de toneladas-quilómetro ou ao seu equivalente volumétrico de transferência modal por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção destinada a evitar o tráfego é de 80 milhões de toneladas-quilómetro ou 4 milhões de veículos-quilómetro de tráfego de mercadorias evitado por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de aprendizagem em comum é de 250 000 EUR.
5. Divulgação	Os resultados e os métodos das acções catalisadoras devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Os resultados e os métodos das acções de auto-estradas do mar para evitar o tráfego devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Não se prevêem actividades específicas de divulgação das acções de transferência modal.	Os resultados e os métodos das acções para evitar o tráfego devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Os resultados e os métodos das acções de aprendizagem em comum devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.»