

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 1692/2006 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 24 octobre 2006****établissant le deuxième programme «Marco Polo» pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («Marco Polo II»), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, ainsi que son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) Le livre blanc de la Commission sur la politique commune des transports de septembre 2001 souligne que le développement de l'intermodalité est un moyen pratique et efficace de parvenir à un système de transport équilibré et il propose d'articuler cette stratégie autour non seulement du développement des autoroutes de la mer, options maritimes intermodales intégrées de haute qualité, mais aussi de l'intensification de l'utilisation du transport ferroviaire et de la navigation intérieure. À son sommet de Göteborg, les 15 et 16 juin 2001, le Conseil européen a déclaré que le rééquilibrage entre les modes de transport est au cœur de la stratégie de développement durable. En outre, lors de sa réunion des 15 et 16 mars 2002 à Barcelone, le Conseil européen a souligné la nécessité de réduire l'encombrement des goulets d'étranglement du trafic dans plusieurs régions, en mentionnant en particulier les Alpes, les Pyrénées et la mer Baltique, ce qui montre que les lignes maritimes des autoroutes de la mer sont un élément important et une partie intégrante du réseau transeuropéen de transport. Un programme de financement pour l'intermodalité soumis aux lois du marché constitue un instrument essentiel pour poursuivre le développement de l'intermodalité et il devrait contribuer en particulier à la mise en place des autoroutes de la mer, tout en assurant,

entre autres, une amélioration de la cohésion économique, sociale et territoriale ainsi que du transport ferroviaire et de la navigation intérieure.

(2) Si aucune mesure déterminante n'est prise, le transport routier de marchandises va globalement augmenter de plus de 60 % d'ici à 2013. Cela se traduirait, pour la période 2007-2013, par une augmentation estimée du fret routier international de 20,5 milliards de tonnes-kilomètres par an pour les vingt-cinq États membres de l'Union européenne, avec des conséquences négatives en termes de surcoûts des infrastructures routières, d'accidents, de congestion du réseau routier, de pollution à l'échelle locale et mondiale, de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique ainsi que d'atteintes à l'environnement.

(3) Pour affronter la croissance du transport routier de marchandises, le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure doivent être utilisés plus encore qu'aujourd'hui et il est nécessaire de stimuler davantage des initiatives vigoureuses émanant du secteur du transport et de la logistique, par exemple le développement d'innovations techniques dans le domaine du matériel roulant, pour réduire la congestion routière.

(4) Le programme instauré par le règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo») ⁽³⁾ devrait donc être renforcé par de nouvelles actions visant à une réduction effective du transport routier international. Par conséquent, la Commission a proposé un programme renforcé, ci-après dénommé «programme Marco Polo II» ou «Programme», pour accroître l'intermodalité, réduire la congestion routière et améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises au sein de la Communauté. Pour atteindre cet objectif, le Programme devrait soutenir des actions dans le domaine du transport de marchandises, de la logistique et des autres

⁽¹⁾ JO C 234 du 22.9.2005, p. 19.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 17 mai 2006 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 octobre 2006.

⁽³⁾ JO L 196 du 2.8.2003, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 788/2004 (JO L 138 du 30.4.2004, p. 17).

- marchés s'y rapportant, en tenant compte des besoins des petites et moyennes entreprises (PME). Le Programme devrait contribuer à transférer au moins la croissance agrégée attendue du transport routier international de marchandises, et de préférence davantage, vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure ou une combinaison des modes de transport où les parcours routiers sont aussi courts que possible. Le programme Marco Polo établi par le règlement (CE) n° 1382/2003 devrait donc être remplacé.
- (5) Le programme Marco Polo II se caractérise par divers types d'action devant aboutir à un transfert de fret quantifiable et durable, ainsi qu'à une meilleure coopération au sein du marché de l'intermodalité. En outre, les actions au titre du programme Marco Polo II devraient également contribuer à une réduction effective du transport routier international de marchandises.
- (6) Les actions financées par le programme Marco Polo II devraient avoir une dimension géographique internationale. Afin de refléter la dimension européenne des actions, les projets devraient être soumis par des entreprises établies dans des pays différents, sous forme d'un consortium présentant une action. Les entités de droit public devraient pouvoir faire partie d'un tel consortium, lorsqu'elles exercent des activités économiques, conformément à leur législation nationale.
- (7) Les candidats devraient être en mesure de présenter des projets nouveaux ou, le cas échéant, déjà existants qui répondent au mieux aux besoins actuels du marché. Il ne faudrait donc pas décourager des projets acceptables, en particulier ceux qui tiennent compte des besoins des PME, par une définition excessivement rigide des actions éligibles.
- (8) Il peut y avoir des cas dans lesquels le développement d'un service existant peut engendrer des bénéfices au moins égaux en termes de transfert modal additionnel, de qualité, d'avantages environnementaux et de viabilité à ceux du démarrage d'un nouveau service impliquant un niveau substantiel de dépenses.
- (9) Pour être transparente, objective et clairement délimitée, l'aide au démarrage des actions de transfert modal, par exemple, devrait être fondée sur les économies de coût pour la société induites par le recours au transport maritime à courte distance, au transport ferroviaire et à la navigation intérieure plutôt qu'au seul transport routier. C'est pourquoi le présent règlement devrait établir un montant indicatif de concours financier par référence aux tonnes-kilomètres de fret routier acheminé.
- (10) Le concours financier communautaire fondé sur le nombre de tonnes-kilomètres transférées de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire ou la navigation intérieure ou fondé sur le nombre de tonnes-kilomètres ou de véhicules-kilomètres de fret routier évités devrait être adaptable de manière à récompenser les projets de grande qualité ou les projets présentant un réel intérêt environnemental.
- (11) Il conviendrait également d'accorder une attention particulière aux zones sensibles et à forte concentration urbaine comprises dans le champ territorial du Programme lors de l'attribution des financements.
- (12) Les résultats de toutes les actions du Programme devraient être diffusés de manière adéquate, afin d'en assurer la publicité et la transparence et de permettre l'échange des meilleures pratiques.
- (13) Lors de la procédure de sélection et au cours du déroulement d'actions, il est nécessaire de veiller à ce que les actions retenues contribuent véritablement à la politique commune des transports et ne causent pas de distorsions de concurrence contraaires à l'intérêt commun. La Commission devrait, par conséquent, évaluer la mise en œuvre des deux programmes. Elle devrait présenter, le 30 juin 2007 au plus tard, un rapport d'évaluation des résultats du programme Marco Polo pour la période 2003-2006.
- (14) Les actions ne devraient pas entraîner de distorsions de la concurrence, en particulier, entre les modes de transport autres que le transport routier ou au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Il convient de veiller tout particulièrement à éviter de telles distorsions, de manière que les actions contribuent à transférer du fret du transport routier vers les autres modes de transport plutôt qu'à soustraire un volume de fret à un service existant de transport ferroviaire, de transport maritime à courte distance ou de navigation intérieure.
- (15) Étant donné que l'objectif du programme Marco Polo II ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la portée dudit programme, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (17) Le présent règlement établit, pour l'ensemble de la durée du Programme, une enveloppe financière qui constitue la référence privilégiée, au sens du point 37 de l'accord inter-institutionnel entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière ⁽²⁾, pour l'autorité budgétaire dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle.

(1) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

(2) JO C 139 du 14.6.2006, p. 1.

- (18) Afin d'assurer la continuité et la transparence du programme Marco Polo, des dispositions transitoires devraient être établies en matière de contrats et de procédures de sélection,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit un instrument financier, ci-après dénommé «programme Marco Polo II» ou «Programme», visant à réduire la congestion, à améliorer les performances environnementales du système de transport et à renforcer le transport intermodal, en contribuant ainsi à un système de transport efficace et durable qui apporte une valeur ajoutée au niveau de l'Union européenne sans avoir de répercussions néfastes sur la cohésion économique, sociale ou territoriale. Le Programme dure du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013 de manière à produire, au plus tard à la fin du Programme, un transfert du trafic correspondant à une part substantielle de la croissance agrégée annuelle attendue du trafic routier international de fret, mesuré en tonnes-kilomètres, vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure ou une combinaison des modes de transport où les parcours routiers sont aussi courts que possible.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «action»: tout projet exécuté par des entreprises, qui contribue à réduire la saturation du système de transport routier de marchandises et/ou à améliorer les performances environnementales du système de transport sur le territoire des États membres ou des pays participants. Les actions à effet catalyseur, les actions de transfert modal et les actions d'apprentissage en commun peuvent englober plusieurs projets coordonnés;
- b) «action à effet catalyseur»: toute action novatrice visant à surmonter les obstacles structurels significatifs sur le marché communautaire du transport de marchandises, qui entravent le fonctionnement efficace des marchés, la compétitivité du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire ou de la navigation intérieure, et/ou l'efficacité des chaînes de transport qui recourent à ces modes de transport, y compris la modification ou la création de l'infrastructure auxiliaire; aux fins de la présente définition, on entend par «obstacle structurel», toute entrave non réglementaire, factuelle et non temporaire, au bon fonctionnement de la chaîne de transport de marchandises;
- c) «action en faveur des autoroutes de la mer»: toute action novatrice visant à transférer de manière directe du fret de la route vers le transport maritime à courte distance ou vers une combinaison du transport maritime à courte distance avec d'autres modes de transport où les parcours routiers sont aussi courts que possible; les actions de ce type peuvent inclure la modification ou la création des infrastructures auxiliaires nécessaires à la mise en œuvre d'un service de transport maritime intermodal de très grands volumes et à haute fréquence, comprenant, de préférence, l'utilisation des modes de transport les plus écologiques, tels que la navigation intérieure et le transport ferroviaire, pour le transport de marchandises dans l'hinterland et les services porte à porte intégrés. Si possible, les ressources des régions ultrapériphériques devraient également être intégrées;
- d) «action de transfert modal»: toute action qui transfère de manière directe, quantifiable, substantielle et immédiate du fret de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire, la navigation intérieure ou une combinaison de modes de transport où les parcours routiers sont aussi courts que possible, sans être une action à effet catalyseur, y compris, s'il y a lieu, les actions dans le cadre desquelles le transfert modal additionnel résulte du développement d'un service existant. La Commission examine la possibilité d'un soutien à des projets d'infrastructures auxiliaires;
- e) «action visant à éviter du trafic»: toute action novatrice intégrant le transport dans les logistiques de production afin d'éviter un pourcentage important de transport routier de marchandises sans porter préjudice aux capacités de production ou à l'emploi; les actions de ce type peuvent inclure la modification ou la création d'infrastructures et équipements auxiliaires;
- f) «action d'apprentissage en commun»: toute action destinée à améliorer la coopération afin d'optimiser, de manière structurelle, les méthodes de travail et les procédures employées dans la chaîne du transport de marchandises, en tenant compte des exigences de la logistique;
- g) «action novatrice»: toute action présentant des caractéristiques qui n'existaient pas jusque-là sur un marché donné;
- h) «infrastructure auxiliaire»: l'infrastructure nécessaire et suffisante pour atteindre les objectifs des actions, y compris les installations mixtes fret-passagers;
- i) «mesure d'accompagnement»: toute mesure visant à préparer ou à soutenir des actions actuelles ou futures, y compris dans les activités de diffusion, la surveillance et l'évaluation de projets ainsi que la collecte et l'analyse de données statistiques. Les mesures axées sur la commercialisation de produits, de procédés ou de services, les activités de marketing et la promotion des ventes ne constituent pas des «mesures d'accompagnement»;
- j) «mesure préparatoire»: toute mesure préparant une action à effet catalyseur, une action en faveur des autoroutes de la mer ou une action visant à éviter du trafic, telles que les études de faisabilité technique, opérationnelle ou financière et les tests d'équipement;

- k) «entreprise»: toute entité pratiquant une activité économique, quels que soient son statut juridique et son mode de financement;
- l) «consortium»: tout groupement de deux entreprises ou plus ayant conclu un accord pour exécuter ensemble une action et en partager les risques;
- m) «tonne-kilomètre»: le transport d'une tonne de fret, ou son équivalent volumétrique, sur une distance d'un kilomètre;
- n) «véhicule-kilomètre»: tout déplacement d'un camion, chargé ou vide, sur une distance d'un kilomètre;
- o) «pays tiers proche»: tout pays non membre de l'Union européenne ayant une frontière commune avec l'Union européenne ou une côte donnant sur une mer fermée ou semi-fermée limitrophe de l'Union européenne.

Article 3

Champ d'application

1. Le Programme s'applique à des actions qui concernent:
 - a) le territoire d'au moins deux États membres,
 - ou
 - b) le territoire d'au moins un État membre et le territoire d'un pays tiers proche.
2. Lorsqu'une action concerne le territoire d'un pays tiers, les coûts qui surviennent sur le territoire de ce pays ne sont pas couverts par le Programme, sauf dans les circonstances visées aux paragraphes 3 et 4.
3. Le Programme est ouvert à la participation des pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Cette participation est régie par les conditions prévues dans les accords d'association avec ces pays et sur la base des règles prévues dans la décision du Conseil d'association pour chaque pays concerné.
4. Le Programme est également ouvert à la participation des pays membres de l'AELE et de l'EEE ainsi que des pays tiers proches, sur la base de crédits supplémentaires conformément aux procédures à convenir avec ces pays.

CHAPITRE II

CANDIDATS ET ACTIONS ÉLIGIBLES

Article 4

Candidats éligibles

1. Les actions sont présentées par un consortium composé d'au moins deux entreprises établies dans au moins deux États membres ou dans au moins un État membre et un pays tiers proche ou peuvent, dans le cas d'une liaison de transport avec un

pays tiers proche, dans des circonstances exceptionnelles, être présentées par une seule entreprise établie dans un État membre.

2. Les entreprises établies hors d'un des pays participants visés à l'article 3, paragraphes 3 et 4, peuvent être associées à un projet, mais ne peuvent en aucun cas être destinataires d'un financement communautaire au titre du Programme.

Article 5

Actions éligibles et conditions de financement

1. Les actions suivantes sont éligibles pour un financement dans le cadre du Programme:
 - a) les actions à effet catalyseur; celles visant à améliorer les synergies dans les secteurs du transport ferroviaire, de la navigation intérieure et du transport maritime à courte distance, y compris les autoroutes de la mer, par un meilleur usage des infrastructures existantes méritent notamment une attention particulière;
 - b) les actions en faveur des autoroutes de la mer; au sein de l'Union européenne, de telles actions utilisent les réseaux transeuropéens définis par la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽¹⁾;
 - c) les actions de transfert modal;
 - d) les actions visant à éviter du trafic;
 - e) les actions d'apprentissage en commun.
2. Les conditions de financement spécifiques et les autres exigences aux diverses actions figurent à l'annexe I. Les conditions de financement applicables aux infrastructures auxiliaires au sens de l'article 2, point h), figurent à l'annexe II.

3. Le concours financier communautaire est fondé sur des contrats négociés par la Commission et le bénéficiaire. Dans la mesure du possible, les conditions de ces contrats maintiennent les contraintes financières et administratives au minimum, par exemple en facilitant des garanties bancaires avantageuses pour les entreprises, tel que prévu par les règles et règlements applicables, en particulier le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes ⁽²⁾, de manière à assurer un maximum d'efficacité et de flexibilité administratives.

⁽¹⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE (JO L 167 du 30.4.2004, p. 1, rectifiée au JO L 201 du 7.6.2004, p. 1).

⁽²⁾ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

4. Sans préjudice des objectifs politiques généraux visés à l'article 1^{er}, les priorités annuelles de l'appel de candidatures concernant les actions à effet catalyseur et les actions d'apprentissage en commun sont établies et, si nécessaire, revues par la Commission, avec l'assistance du comité visé à l'article 10 et conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2.

Article 6

Modalités

Les modalités relatives à la procédure de présentation et de sélection des actions au titre du Programme sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2.

Article 7

Aides d'État

Le concours financier communautaire apporté aux actions couvertes par le Programme n'empêche pas l'octroi aux mêmes actions d'aides d'État au niveau national, régional ou local, dans la mesure où ces aides sont compatibles avec le régime des aides d'État prescrit par le traité et dans les limites cumulatives fixées pour chaque type d'action figurant à l'annexe I. Le total des aides octroyées sous forme d'aides d'État et de financement communautaire pour les infrastructures auxiliaires n'excède pas 50 % des coûts éligibles.

CHAPITRE III

PRÉSENTATION ET SÉLECTION DES ACTIONS

Article 8

Présentation des actions

Les actions sont présentées à la Commission conformément aux modalités établies en vertu de l'article 6. La présentation contient tous les éléments nécessaires pour permettre à la Commission d'effectuer sa sélection conformément à l'article 9.

Article 9

Sélection des projets en vue d'un concours financier

La Commission évalue les actions présentées. Au cours de la sélection des actions en vue d'un concours financier au titre du Programme, la Commission tient compte:

- des objectifs visés à l'article 1^{er};
- des conditions figurant aux annexes I et II, le cas échéant;

- de la contribution des actions au désengorgement du réseau routier;
- des mérites environnementaux relatifs des actions, y compris leur contribution à la réduction des impacts négatifs du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure. Une attention particulière sera apportée aux projets allant au-delà des exigences environnementales juridiquement contraignantes;
- de la durabilité globale des actions.

La décision d'octroyer un concours financier est adoptée conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2.

La Commission informe les bénéficiaires de sa décision.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 10

Comité

- La Commission est assistée par un comité.
 - Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
- Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 11

Budget

L'enveloppe financière pour l'exécution du programme Marco Polo II, pour la période allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013, est de 400 000 000 EUR ⁽¹⁾.

Les crédits annuels sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite du cadre financier.

Article 12

Réserve pour les mesures d'accompagnement et l'évaluation du Programme

Un maximum de 5 % du budget prévu par le présent règlement est réservé aux mesures d'accompagnement et à l'évaluation indépendante de la mise en œuvre de l'article 5.

⁽¹⁾ Ce montant est fondé sur les chiffres de 2004 et il fera l'objet d'une adaptation technique pour tenir compte de l'inflation.

*Article 13***Protection des intérêts financiers des Communautés européennes**

1. La Commission veille à ce que, lors de la mise en œuvre des actions financées dans le cadre du présent règlement, les intérêts financiers des Communautés européennes soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale par la réalisation de contrôles effectifs et le recouvrement des sommes indûment versées ainsi que, lorsque des irrégularités sont constatées, par des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément au règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil du 18 décembre 1995 relatif à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes ⁽¹⁾, au règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités ⁽²⁾ et au règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ⁽³⁾.

2. En ce qui concerne les actions financées en vertu du présent règlement, la notion d'irrégularité visée à l'article 1^{er} du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 s'entend comme toute violation d'une disposition du droit communautaire ou toute méconnaissance d'une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission d'un opérateur économique qui a ou pourrait avoir pour effet de porter préjudice au budget général de l'Union européenne ou à des budgets gérés par celles-ci par une dépense indue.

3. Les contrats et les accords ainsi que les accords avec des pays tiers participants résultant du présent règlement prévoient notamment la supervision et le contrôle financier par la Commission, ou par tout représentant autorisé par elle, ainsi que des audits de la Cour des comptes, si nécessaire sur place.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 24 octobre 2006.

Par le Parlement européen
Le président
J. BORRELL FONTELLES

*Article 14***Évaluation**

1. La Commission informe le comité au moins deux fois par an de l'exécution financière du Programme et fournit un état actualisé de toutes les actions financées au titre de celui-ci.

La Commission procède à une évaluation à mi-parcours et à une évaluation finale du Programme afin d'estimer sa contribution aux objectifs de la politique communautaire des transports et l'utilisation effective faite des crédits.

2. La Commission soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation des résultats obtenus par le programme Marco Polo pour la période 2003-2006, au plus tard le 30 juin 2007. Si ce rapport fait apparaître la nécessité d'ajuster le programme Marco Polo II, la Commission soumet des propositions en ce sens.

*Article 15***Abrogation**

Le règlement (CE) n° 1382/2003 est abrogé avec effet au 14 décembre 2006.

Les contrats relatifs à des actions s'inscrivant dans le cadre du règlement (CE) n° 1382/2003 restent soumis audit règlement jusqu'à leur achèvement opérationnel et financier. La totalité de la procédure d'évaluation et de sélection de l'année 2006 est également régie par le règlement (CE) n° 1382/2003, même si cette procédure se termine en 2007.

*Article 16***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le 14 décembre 2006.

Par le Conseil
La présidente
P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ JO L 312 du 23.12.1995, p. 1.

⁽²⁾ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

⁽³⁾ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

ANNEXE I

Conditions de financement et exigences visées à l'article 5, paragraphe 2

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
1. Conditions de financement	<p>a) L'action à effet catalyseur atteint ses objectifs en une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>b) l'action à effet catalyseur est novatrice à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits ou les services rendus;</p>	<p>a) L'action en faveur des autoroutes de la mer (AdM) atteint ses objectifs en une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>b) l'action en faveur des AdM est novatrice à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits, l'infrastructure ou les services rendus. Il est également tenu compte de la grande qualité du service, de la simplification des procédures et inspections conformes aux normes de sécurité et de sûreté, du bon accès aux ports, de connexions efficaces avec l'hinterland ainsi que de services portuaires flexibles et efficaces;</p>	<p>a) L'action de transfert modal atteint ses objectifs en une période maximale de 36 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>b) l'action de transfert modal n'entraîne pas de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt commun sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier et au sein de chacun d'entre eux;</p>	<p>a) L'action visant à éviter du trafic atteint ses objectifs sur une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>b) l'action visant à éviter du trafic est novatrice à l'échelon européen en termes d'intégration de la logistique de production dans la logistique de transport;</p>	<p>a) L'action d'apprentissage en commun entraîne une amélioration des services commerciaux offerts sur le marché, en particulier en promouvant et/ou en facilitant l'évitement de trafic routier ou le transfert modal de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, par l'amélioration de la coopération et le partage des savoir-faire; elle durera au maximum 24 mois;</p> <p>b) l'action est novatrice à l'échelon européen;</p>

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	c) l'effet attendu des actions à effet catalyseur est d'aboutir à un transfert modal réel, quantifiable et durable de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure;	c) les actions en faveur des AdM ont pour objectif d'encourager le transport intermodal de fret pour de très grands volumes et à haute fréquence par transport maritime à courte distance, en ce compris des services combinés fret/passagers, le cas échéant, ou une combinaison du transport maritime à courte distance avec d'autres modes de transport, où les parcours routiers sont aussi courts que possible. L'action devrait, de préférence, inclure des services intégrés de transport de marchandises dans l'hinterland par transport ferroviaire et/ou navigation intérieure;	c) l'action de transfert modal propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs;	c) l'action visant à éviter du trafic a pour but d'encourager une plus grande efficacité du transport international de marchandises sur les marchés européens, sans entraver la croissance économique, en insistant sur les modifications de procédés de production et/ou de distribution de manière à aboutir à des distances plus courtes, à des coefficients de remplissage plus importants, à moins de trajets à vide, à une réduction du volume et/ou du poids, à des flux de déchets réduits, ou à toute autre effet conduisant à une réduction significative du trafic routier de marchandises, tout en veillant à ne pas porter préjudice aux capacités de production ou d'emploi;	c) l'action n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;
	d) l'action à effet catalyseur propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission;	d) l'effet attendu des actions en faveur des AdM est d'aboutir à un transfert modal réel, quantifiable et durable supérieur à la croissance prévue du transport routier de marchandises, de la route vers le transport maritime à courte distance, la navigation intérieure ou le transport ferroviaire;	d) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire.	d) l'effet attendu des actions visant à éviter du trafic est d'aboutir à un évitement de trafic réel, quantifiable et durable d'au moins 10 % des quantités de fret mesurées en tonnes-kilomètres ou en véhicules-kilomètres;	d) l'action d'apprentissage en commun propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission.
	e) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier ou au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;	e) l'action en faveur des AdM propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission;		e) l'action visant à éviter du trafic propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission;	

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	f) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire.	f) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier ou au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;		f) l'action visant à éviter du trafic n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier en ce qui concerne les modes de transport autres que le transport routier, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;	
		g) lorsque l'action en faveur des AdM impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire.		g) lorsque l'action visant à éviter du trafic impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire.	
2. Financement: importance et étendue	a) Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les mesures préparatoires et les infrastructures auxiliaires. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.	a) Le concours financier communautaire aux actions en faveur des AdM est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les mesures préparatoires et les infrastructures auxiliaires. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.	a) Le concours financier communautaire aux actions de transfert modal est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.	a) Le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les mesures préparatoires ainsi que les infrastructures et équipements auxiliaires. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.	a) Le concours financier communautaire aux actions d'apprentissage en commun est limité à 50 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire à condition que le financement communautaire soit finalement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier, principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention;	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire à condition que le financement communautaire soit finalement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier, principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention;	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire à condition que le financement communautaire soit finalement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier, principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention;	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire à condition que le financement communautaire soit finalement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier, principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention;	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire à condition que le financement communautaire soit finalement approuvé;
				b) le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic ne doit pas être utilisé pour soutenir des activités commerciales ou de production qui n'ont pas de rapport direct avec le transport ou la distribution;	
	b) les conditions de financement applicables aux infrastructures auxiliaires figurent à l'annexe II.	b) excepté pour les mesures préparatoires et les infrastructures auxiliaires, le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 1 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant indicatif peut être ajusté notamment en fonction de la qualité du projet ou de son réel intérêt environnemental;	b) excepté pour les infrastructures auxiliaires, le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 1 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant indicatif peut être ajusté notamment en fonction de la qualité du projet ou de son réel intérêt environnemental;	c) excepté pour les mesures préparatoires, les équipements et les infrastructures auxiliaires, le concours financier communautaire est initialement fixé à 1 EUR par 500 tonnes-kilomètres ou 25 véhicules-kilomètres de fret routier évités. Ce montant indicatif peut être ajusté notamment en fonction de la qualité du projet ou de son réel intérêt environnemental;	b) conditions de financement des infrastructures auxiliaires: sans objet.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
		c) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence;	c) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence;	d) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence;	
		d) les conditions de financement applicables aux infrastructures auxiliaires figurent à l'annexe II.	d) les conditions de financement applicables aux infrastructures auxiliaires, le cas échéant, figurent à l'annexe II.	e) les conditions de financement applicables aux infrastructures auxiliaires figurent à l'annexe II.	
3. Forme et durée de la convention de subvention	Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois.	Le concours financier communautaire aux actions en faveur des AdM est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois.	Le concours financier communautaire aux actions de transfert modal est octroyé sur la base de conventions de subvention. En général, la durée maximale de ces conventions est de 38 mois.	Le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois.	Le concours financier communautaire aux actions d'apprentissage en commun est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 26 mois.
	Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà du maximum stipulé de 62 mois.	Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà du maximum stipulé de 62 mois.	Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà du maximum stipulé de 38 mois.	Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà du maximum stipulé de 62 mois.	Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà du maximum stipulé de 26 mois.
4. Seuils des montants contractuels	Le seuil indicatif de subvention minimal est de 2 000 000 EUR par action à effet catalyseur.	Le seuil indicatif de subvention minimal par action en faveur des AdM est de 1,25 milliard de tonnes-kilomètres ou de leur équivalent volumétrique de transfert modal ou, en fonction du montant indicatif du concours financier par euro, 2 500 000 EUR.	Le seuil indicatif de subvention minimal par action de transfert modal est de 250 millions de tonnes-kilomètres ou de leur équivalent volumétrique de transfert modal ou, en fonction du montant indicatif du concours financier par euro, 500 000 EUR.	Le seuil indicatif de subvention minimal par action visant à éviter du trafic est de 500 millions de tonnes-kilomètres ou de 25 millions de véhicules-kilomètres de trafic de fret évité ou, en fonction du montant indicatif du concours financier par euro, 1 000 000 EUR.	Le seuil indicatif de subvention minimal par action d'apprentissage en commun est de 250 000 EUR.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
5. Diffusion	Les résultats et les méthodes des actions à effet catalyseur sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.	Les résultats et les méthodes des actions en faveur des AdM sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.	Il n'est pas prévu d'activité spécifique de diffusion pour les actions de transfert modal.	Les résultats et les méthodes des actions visant à éviter du trafic sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.	Les résultats et les méthodes des actions d'apprentissage en commun sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.

ANNEXE II

CONDITIONS DE FINANCEMENT APPLICABLES AUX INFRASTRUCTURES AUXILIAIRES CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 2, POINT H), ET À L'ARTICLE 5, PARAGRAPHE 2

1. Les infrastructures auxiliaires sont éligibles à un financement dans le cadre du Programme si les conditions suivantes sont satisfaites:
 - a) l'action requiert des travaux d'infrastructure pour la mise en œuvre adéquate d'un service de transport transférant le fret de sorte qu'il ne soit plus transporté par la route ou évitant le trafic de fret routier;
 - b) les travaux d'infrastructure sont achevés dans les 24 mois à compter de la date de démarrage de l'action;
 - c) le service de transport ou l'évitement de trafic démarre dans les 3 mois suivant l'achèvement des travaux d'infrastructure; en outre, pour les actions visant à éviter du trafic, l'évitement total convenu est obtenu pendant la durée de la convention de subvention;
 - d) la législation communautaire applicable, notamment celle en matière d'environnement, est respectée.
 2. La durée maximale de la convention établie pour chaque type d'action visé à l'article 5 peut être prolongée du temps requis pour achever les travaux d'infrastructure, mais en aucun cas au-delà d'une période totale de 74 mois.
 3. Dès lors qu'un financement a été sollicité au titre du Programme, les financements en provenance d'autres programmes communautaires, et particulièrement ceux régis par la décision n° 1692/96/CE, sont exclus pour la même infrastructure.
-