

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 923/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 septembre 2009

modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 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»)

(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, et 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) L'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission, intitulé «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent» et daté du 22 juin 2006, met en lumière le potentiel du programme Marco Polo, établi 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⁾, en tant que source de financement offrant aux transporteurs confrontés à la congestion du réseau routier des alternatives faisant appel à d'autres modes de transport. Le

programme Marco Polo est donc un élément fondamental de la politique des transports en vigueur.

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

(3) Pour faire face à cet accroissement du fret routier, 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 d'initiatives vigoureuses émanant du secteur du transport et de la logistique, y compris les ports secs et autres plates-formes qui facilitent l'intermodalité, d'encourager de nouvelles approches et l'utilisation des innovations techniques dans l'ensemble des modes de transport et dans leur gestion.

(4) L'Union européenne a pour objectif de renforcer les modes de transport respectueux de l'environnement, que cet objectif entraîne ou non une action de transfert modal ou d'évitement spécifique pour le transport routier de marchandises.

(5) Conformément au règlement (CE) n° 1692/2006 ⁽⁴⁾, la Commission était tenue de procéder à une évaluation du programme Marco Polo II (ci-après dénommé «le programme») et de soumettre des propositions visant à modifier ledit programme le cas échéant.

⁽¹⁾ Avis du 24 mars 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 23 avril 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 27 juillet 2009.

⁽³⁾ JO L 196 du 2.8.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 328 du 24.11.2006, p. 1.

- (6) Une évaluation externe des résultats du programme Marco Polo a estimé que ce programme ne réaliserait pas ses objectifs en ce qui concerne le transfert modal et a émis certaines recommandations en vue d'en améliorer l'efficacité.
- (7) La Commission a effectué une analyse d'impact des mesures proposées par l'évaluation externe et d'autres mesures destinées à accroître l'efficacité du programme. Cette analyse a fait apparaître la nécessité d'apporter un certain nombre de modifications au règlement (CE) n° 1692/2006 afin de faciliter la participation des petites entreprises et des microentreprises, d'abaisser les seuils d'éligibilité applicables aux actions, d'accroître l'intensité de l'aide financière et de simplifier la mise en œuvre du programme et les procédures administratives.
- (8) Il convient d'intensifier la participation des petites entreprises et des microentreprises au programme en autorisant les entreprises à présenter une demande de financement de manière isolée et en abaissant les seuils d'éligibilité pour les propositions présentées par des entreprises de navigation intérieure.
- (9) Les seuils d'éligibilité applicables aux propositions de financement devraient être abaissés et être exprimés en tonnes-kilomètres transférées par an, sauf pour les actions d'apprentissage en commun. Ces seuils devraient être calculés sur toute la période de mise en œuvre des actions visées en annexe, sans fixer de taux d'exécution annuel. Il ne devrait plus être nécessaire d'appliquer un seuil spécifique aux actions d'évitement de trafic, et une durée minimale devrait être établie pour ces types d'actions ainsi que pour les actions à effet catalyseur et les actions en faveur des autoroutes de la mer.
- (10) L'intensité du financement devrait être accrue en introduisant une définition du «fret», afin d'inclure l'élément de transport dans le calcul du transfert modal, et en autorisant des prolongations exceptionnelles de la durée maximale des actions dont la mise en route a subi des retards. Le renforcement de l'intensité du financement, portée de 1 EUR à 2 EUR, selon la procédure prévue à l'annexe I du règlement (CE) n° 1692/2006 devrait être reflété dans le texte de ladite annexe telle que modifiée.
- (11) Afin de simplifier la mise en œuvre du programme, l'annexe II du règlement (CE) n° 1692/2006 relative aux conditions de financement applicables aux infrastructures auxiliaires devrait être supprimée. En outre, la procédure de comité appliquée pour la sélection annuelle des actions à financer devrait être éliminée.
- (12) Il convient d'établir un lien plus précis entre le programme et le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) établissant le cadre pour les autoroutes de la mer, et d'étendre les considérations environnementales de manière à englober l'ensemble des coûts externes des actions.
- (13) Le règlement (CE) n° 1692/2006 devrait donc être modifié en conséquence.
- (14) Afin d'assurer que les mesures prévues dans le présent règlement puissent être appliquées avec toute la diligence requise, le présent règlement devrait entrer en vigueur dès que possible après son adoption.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1692/2006 est modifié comme suit:

- 1) À l'article 2, le point suivant est ajouté:
 - «p) «fret»: aux fins du calcul des tonnes-kilomètres transférées de la route, les marchandises transportées, l'unité de transport intermodal, plus le véhicule routier, y compris les unités de transport intermodal vides et les véhicules routiers vides, dans le cas où ceux-ci seraient transférés de la route.»
- 2) À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
 - «1. Les actions sont présentées par des entreprises ou des consortiums établis dans les États membres ou dans les pays participants, comme prévu par l'article 3, paragraphes 3 et 4.»
- 3) L'article 5 est modifié comme suit:
 - a) au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:
 - «b) les actions en faveur des autoroutes de la mer; au sein de l'Union européenne, de telles actions correspondent aux caractéristiques du projet prioritaire relatif aux autoroutes de la mer défini dans le cadre de 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 (*);

(*) JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les conditions de financement spécifiques et les autres exigences relatives aux différentes actions sont énoncées en annexe.»

4) L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«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 en annexe.»

5) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Présentation des actions

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

Le cas échéant, la Commission fournit une assistance aux candidats afin de faciliter la procédure de demande, par exemple grâce à un service d'assistance en ligne.»

6) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Sélection des actions 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:

- a) des objectifs visés à l'article 1^{er};
- b) des conditions figurant dans la colonne appropriée en annexe;
- c) de la contribution des actions à la réduction de la congestion routière;
- d) des mérites environnementaux relatifs des actions et des mérites relatifs des actions en termes de réduction des

coûts externes, y compris leur contribution à la réduction des impacts environnementaux négatifs du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure. Une attention particulière est apportée aux actions allant au-delà des exigences environnementales juridiquement contraignantes;

e) de la durabilité globale des actions.

La Commission adopte, après en avoir informé le comité visé à l'article 10, la décision d'octroyer un concours financier.

La Commission informe les bénéficiaires de sa décision.»

7) L'article 14 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions une communication sur les résultats obtenus par les programmes Marco Polo pour la période 2003-2010. Elle présente cette communication avant d'élaborer une proposition concernant un troisième programme Marco Polo et tient compte des conclusions de la communication lors de l'élaboration de cette proposition.»

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«2 bis. La communication visée au paragraphe 2 traite en particulier des points suivants:

- les incidences du présent règlement tel que modifié par le règlement (CE) n° 923/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 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") (*),
- l'expérience de l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation en matière de gestion du programme,
- la nécessité de différencier les modes de transport en ce qui concerne les conditions de financement, sur la base de la sécurité, des performances environnementales et du rendement énergétique,

- l'efficacité des actions d'évitement de trafic,
 - la nécessité d'établir une assistance fondée sur la demande au stade de la candidature en tenant compte des besoins des petites et des microentreprises de transport,
 - la reconnaissance de la récession économique comme un motif exceptionnel d'allongement de la durée des actions,
 - l'abaissement des seuils d'éligibilité pour des actions concernant des produits spécifiques,
 - la possibilité d'indiquer les objectifs des seuils de financement minimaux pour les actions proposées en termes de rendement énergétique et d'avantages environnementaux, outre le transfert de tonnes-kilomètres,
 - l'opportunité d'inclure l'unité de transport dans la définition du terme "fret",
 - la mise à disposition de bilans annuels complets des actions qui ont été cofinancées,
 - la possibilité d'assurer la cohérence entre le programme, le plan d'action pour la logistique et le RTE-T en adoptant les mesures appropriées afin de coordonner l'allocation des fonds communautaires, en particulier pour les autoroutes de la mer,
 - la possibilité de rendre éligibles les coûts engagés dans un pays tiers si l'action est réalisée par des entreprises d'un État membre,
 - la nécessité de tenir compte des caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation intérieure et de ses petites et moyennes entreprises, par exemple au moyen d'un programme consacré à ce secteur,
 - la possibilité d'étendre le programme aux pays voisins, et
 - la possibilité d'adapter davantage le programme aux États membres insulaires ou archipels.
- (*) JO L 266 du 9.10.2009, p. 1.»
- 8) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:
- «*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.»
- 9) L'annexe I du règlement (CE) n° 1692/2006 est remplacée par le texte de l'annexe du présent règlement.
- 10) L'annexe II du règlement (CE) n° 1692/2006 est supprimée.
- Article 2*
- Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Strasbourg, le 16 septembre 2009.

Par le Parlement européen
Le président
J. BUZEK

Par le Conseil
La présidente
C. MALMSTRÖM

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

| Type d'action | A. Effet catalyseur Article 5, paragraphe 1, point a) | B. Autoroutes de la mer Article 5, paragraphe 1, point b) | C. Transfert modal Article 5, paragraphe 1, point c) | D. Évitement de trafic Article 5, paragraphe 1, point d) | E. Apprentissage en commun Article 5, paragraphe 1, point e) |
|------------------------------|---|--|---|---|---|
| 1. Conditions de financement | 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. | a) L'action en faveur des autoroutes de la mer atteint ses objectifs en une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste. | a) L'action en faveur du 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. | 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. | 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. |
| | 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. | b) l'action en faveur des autoroutes de la mer 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. | b) l'action en faveur du 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. | 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. | b) l'action d'apprentissage en commun est novatrice à l'échelon européen. |

| Type d'action | A. Effet catalyseur Article 5, paragraphe 1, point a) | B. Autoroutes de la mer Article 5, paragraphe 1, point b) | C. Transfert modal Article 5, paragraphe 1, point c) | D. Évitement de trafic Article 5, paragraphe 1, point d) | E. Apprentissage en commun 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 autoroutes de la mer 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 en faveur du 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, des coefficients de remplissage plus importants, moins de trajets à vide, une réduction du volume et/ou du poids, des flux de déchets réduits, ou tout 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 d'apprentissage en commun 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 autoroutes de la mer est d'aboutir à un transfert modal réel, quantifiable et durable supérieur aux prévisions d'accroissement du transport routier de marchandises, du transport maritime à courte distance, la navigation intérieure ou le transport ferroviaire. | d) lorsque l'action en faveur du transfert modal impose de recourir à des services fournis par des tiers qui ne sont pas parties à la convention de subvention, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire. | | 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 autoroutes de la mer 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'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 Article 5, paragraphe 1, point a) | B. Autoroutes de la mer Article 5, paragraphe 1, point b) | C. Transfert modal Article 5, paragraphe 1, point c) | D. Évitement de trafic Article 5, paragraphe 1, point d) | E. Apprentissage en commun Article 5, paragraphe 1, point e) |
|---------------------------------------|---|---|---|--|---|
| | f) lorsque l'action à effet catalyseur impose de recourir à des services fournis par des tiers qui ne sont pas parties à la convention de subvention, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire. | f) l'action en faveur des autoroutes de la mer 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 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 autoroutes de la mer impose de recourir à des services fournis par des tiers qui ne sont pas parties à la convention de subvention, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire. | | f) lorsque l'action visant à éviter du trafic impose de recourir à des services fournis par des tiers qui ne sont pas parties à la convention de subvention, 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. 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. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 20 % du total des coûts éligibles pour l'action. | a) Le concours financier communautaire aux actions en faveur des autoroutes de la mer 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. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 20 % du total des coûts éligibles pour l'action. | a) Le concours financier communautaire aux actions en faveur du 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. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 20 % du total des coûts éligibles pour 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. 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. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 20 % du total des coûts éligibles pour 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 Article 5, paragraphe 1, point a) | B. Autoroutes de la mer Article 5, paragraphe 1, point b) | C. Transfert modal Article 5, paragraphe 1, point c) | D. Évitement de trafic Article 5, paragraphe 1, point d) | E. Apprentissage en commun 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 ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et 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 ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et 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 ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et 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 est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et 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 ait été définitivement 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) 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 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité de l'action et de son réel intérêt environnemental. | b) 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 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité de l'action et de son réel intérêt environnemental. | b) 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 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité de l'action et de son réel intérêt environnemental. | c) le concours financier communautaire est initialement fixé à 2 EUR par évitement de 500 tonnes-kilomètres ou de 25 véhicules-kilomètres de trafic de fret routier évité. Ce montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité de l'action et de son réel intérêt environnemental; | |

| Type d'action | A. Effet catalyseur Article 5, paragraphe 1, point a) | B. Autoroutes de la mer Article 5, paragraphe 1, point b) | C. Transfert modal Article 5, paragraphe 1, point c) | D. Évitement de trafic Article 5, paragraphe 1, point d) | E. Apprentissage en commun 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. | 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. | |
| 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 de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, imputables par exemple à une récession économique exceptionnelle, convenablement justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois. | Le concours financier communautaire aux actions en faveur des autoroutes de la mer est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, imputables par exemple à une récession économique exceptionnelle, convenablement justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois. | Le concours financier communautaire aux actions en faveur du transfert modal est octroyé sur la base de conventions. En général, la durée maximale de ces conventions est de 38 mois. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, imputables par exemple à une récession économique exceptionnelle, convenablement justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 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 de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, imputables par exemple à une récession économique exceptionnelle, convenablement justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois. | Le concours financier communautaire aux actions de mise en commun des connaissances 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, qui peuvent être prolongés d'une période supplémentaire de 26 mois à la demande du bénéficiaire, dans l'enveloppe budgétaire initiale, si des résultats positifs sont obtenus au cours des 12 premiers mois d'exécution de l'action. |
| | Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels. | Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels. | Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 38 mois, ou 44 mois dans les cas exceptionnels. | Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels. | Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 52 mois. |

| Type d'action | A. Effet catalyseur Article 5, paragraphe 1, point a) | B. Autoroutes de la mer Article 5, paragraphe 1, point b) | C. Transfert modal Article 5, paragraphe 1, point c) | D. Évitement de trafic Article 5, paragraphe 1, point d) | E. Apprentissage en commun Article 5, paragraphe 1, point e) |
|------------------------------------|---|---|---|---|--|
| 4. Montant des seuils contractuels | Le seuil indicatif minimal de subvention par action à effet catalyseur est de 30 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal ou d'évitement de trafic par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. | Le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur des autoroutes de la mer est de 200 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. | Le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur du transfert modal est de 60 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. Les actions en faveur du transfert modal visant à opérer un transfert au profit de la navigation intérieure font l'objet d'un seuil spécial de 13 millions de tonnes-kilomètres ou de leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. | Le seuil indicatif minimal de subvention par action visant à éviter du trafic est de 80 millions de tonnes-kilomètres ou 4 millions de véhicules-kilomètres de trafic de fret évité, par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. | Le seuil indicatif minimal de subvention par action de mise en commun des connaissances est de 250 000 EUR. |
| 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 méthodes des actions en faveur des autoroutes de la mer 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. | Pas d'activité de diffusion prévue pour les actions en faveur du 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 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.» |