

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises**

(2002/C 126 E/12)

COM(2002) 54 final — 2002/0038(COD)

(Présentée par la Commission le 4 février 2002)

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,

vu l'avis du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil européen qui s'est tenu à Göteborg les 15 et 16 juin 2001 a déclaré que le rééquilibrage entre modes de transport était au cœur de la stratégie de développement durable.
- (2) Si aucune mesure déterminante n'est prise, le transport routier de marchandises va globalement augmenter d'environ 50 % en Europe d'ici à 2010. Concrètement, la croissance du fret routier international devrait être d'environ 12 milliards de tonnes-kilomètres par an.
- (3) La Commission a proposé, dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»<sup>(1)</sup>, de prendre des mesures qui devraient, d'ici à 2010, ramener les parts de marché des différents modes de transport à leur niveau de 1998. Cette étape préparera l'instauration d'un nouvel équilibre modal à partir de 2010.
- (4) Il convient d'instaurer un programme (ci-après dénommé «programme Marco Polo») en vue d'améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises dans la Communauté. Le programme devrait contribuer à transférer la totalité de la croissance attendue du fret routier international vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure.
- (5) Le programme Marco Polo se caractérise par trois types d'action: 1) des actions de transfert modal, qui devraient viser essentiellement à transférer autant de cargaisons que le permettent les conditions actuelles du marché du transport routier vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure; 2) des actions à effet catalyseur, qui devraient modifier la manière de pratiquer le transport de fret non routier dans la Communauté; et 3) des actions de mise en commun des connaissances, qui devraient rehausser le niveau des connaissances dans le secteur de la logistique du fret et stimuler l'adoption de méthodes de pointe et de procédures de coopération sur le marché du fret.
- (6) Les actions doivent concerner le territoire d'au moins deux pays. Si ces deux pays sont des États membres ou d'autres pays qui participent au programme conformément aux conditions prévues dans le présent règlement, le programme remboursera les coûts supportés par les entreprises participantes dans les limites prévues par le règlement.
- (7) Les candidats devraient être en mesure de présenter des projets qui répondent au mieux aux besoins actuels du marché. Il ne faut donc pas décourager des projets acceptables par une définition excessivement rigide des actions admissibles.
- (8) Les résultats des actions à effet catalyseur et des actions de mise en commun des connaissances devraient être diffusés correctement, afin d'en assurer la reproductibilité, la publicité et la transparence.
- (9) Lors de la procédure de sélection des projets et au cours de leur déroulement, il est nécessaire de veiller à ce que tout projet retenu contribue véritablement à la politique commune des transports et qu'il ne cause pas de distorsions inacceptables de la concurrence. La Commission évalue par conséquent la mise en œuvre du présent règlement. Elle présente, le 31 décembre 2006 au plus tard, un rapport d'évaluation des résultats du programme Marco Polo, accompagné le cas échéant d'une proposition de modification du présent règlement.
- (10) Dans la mesure où l'objectif du programme proposé ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la portée du programme, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté est fondée à agir conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité CE. Conformément au principe de proportionnalité également formulé dans cet article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (11) En application de l'article 2 de 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<sup>(2)</sup>, les mesures d'exécution du présent règlement devraient être arrêtées selon la procédure consultative prévue à l'article 3 de la décision.

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>(2)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (12) Un montant de référence financière, au sens du point 33 de l'accord interinstitutionnel du 6 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire, est inséré dans le présent règlement pour toute la durée du programme, sans que cela n'affecte les compétences de l'autorité budgétaire définies par le traité.
- (13) Afin que les financements au titre du présent règlement puissent être gérés avec toute la diligence requise, celui-ci devrait entrer en vigueur aussi rapidement que possible après son adoption,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### CHAPITRE I

### OBJET, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

#### Article premier

##### Objet

1. Le présent règlement établit un instrument financier unique relatif à des actions visant à réduire la congestion du réseau routier et à améliorer les performances environnementales du système de transport, ci-après dénommé «programme Marco Polo», pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2003 au 31 décembre 2010.

2. Le programme Marco Polo contribue à maintenir la répartition du fret entre les différents modes de transport aux niveaux de 1998. Pour atteindre cet objectif, il soutient des actions dans les secteurs du transport de marchandises, de la logistique et sur d'autres marchés à prendre en considération. Ces actions devraient contribuer à réduire les incidences du transport de marchandises sur l'environnement. Il s'agit d'obtenir, d'ici à la clôture du programme, un transfert vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure de la portion du trafic routier international de marchandises correspondant à l'augmentation totale annuelle attendue de ce trafic, mesurée en tonnes-kilomètres. La mise en œuvre du programme vise à maximiser les avantages écologiques obtenus, compte tenu des ressources disponibles.

#### Article 2

##### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «action», tout projet lié au marché de la logistique, exécuté par des entreprises, qui contribue à réduire la congestion du système de transport routier de marchandises et/ou à améliorer les performances environnementales du système de transport;
- b) «action de transfert modal», toute action qui transfère directement et immédiatement du fret de la route au transport maritime à courte distance, au transport ferroviaire ou à la navigation intérieure, sans être une action à effet catalyseur;
- c) «action à effet catalyseur», toute action innovante visant à surmonter les obstacles structurels d'importance communautaire sur le marché du fret, 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. Aux fins de la présente définition, on entend par «obstacle structurel sur le marché», toute entrave non réglementaire, factuelle et non temporaire au bon fonctionnement de la chaîne de transport de marchandises;
- d) «action de mise en commun des connaissances», toute action destinée à améliorer la coopération afin d'optimiser les méthodes de travail et les procédures employées dans la chaîne du transport de marchandises, en tenant compte des exigences de la logistique;
- e) «mesure d'accompagnement», toute mesure visant à préparer ou à soutenir des actions actuelles ou futures, notamment des 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 mercatique et la promotion des ventes ne sont pas des mesures d'accompagnement;
- f) «consortium», tout groupement de deux entreprises ou plus ayant conclu un accord formel ou informel pour exécuter ensemble une action et en partager les risques;
- g) «entreprise», toute entité pratiquant une activité économique, quels que soient son statut juridique et son mode de financement;
- h) «auxiliaire», une activité nécessaire à la réalisation des objectifs d'une «action de transfert modal» ou d'une «action à effet catalyseur», tout en lui étant subordonnée.

#### Article 3

##### Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à des actions de transfert modal, des actions à effet catalyseur et des actions de mise en commun des connaissances:

- a) qui concernent le territoire d'au moins deux États membres;
- b) qui concernent le territoire d'au moins un État membre et le territoire d'un pays tiers.

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 présent programme est ouvert à la participation des pays d'Europe centrale et orientale candidats à l'adhésion. Cette participation sera 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 présent programme est également ouvert à la participation des pays membres de l'AELE et de l'EEE, ainsi que de Chypre, de Malte et de la Turquie, sur la base de crédits supplémentaires et conformément aux procédures à convenir avec ces pays.

## CHAPITRE II

### CANDIDATS ET ACTIONS ÉLIGIBLES

#### Article 4

#### Candidats éligibles

1. Les projets doivent être présentés par un consortium composé d'au moins deux entreprises établies dans au moins deux États membres ou pays participants visés à l'article 3, paragraphes 3 et 4.

2. Des entreprises établies hors de la Communauté et hors d'un des pays participants visés à l'article 3, paragraphes 3 et 4 peuvent être associées au projet. Elles ne peuvent pas être destinataires d'un financement communautaire au titre du présent règlement.

#### Article 5

#### Actions de transfert modal

1. Les actions de transfert modal sont éligibles à un financement au titre du présent règlement dans les conditions suivantes:

- a) il est prévu que l'action de transfert modal entraîne un transfert modal réel, appréciable et durable du transport de marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire ou la navigation intérieure;
- b) d'après son plan de développement réaliste, l'action de transfert modal est viable en autonomie après au maximum 36 mois de financement communautaire;
- c) l'action de transfert modal n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés;
- d) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve d'une procédure d'appel d'offres ou d'une analyse du marché, attestée par au moins deux offres concurrentes.

2. Le concours financier communautaire aux actions de transfert modal est limité à 30 % au maximum de l'ensemble 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 dépenses en infrastructures auxiliaires sont également remboursables à concurrence de 30 % au maximum. Les dépenses

encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont remboursables. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et uniquement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.

3. Le concours financier communautaire visé au paragraphe 2 prend la forme d'une prime à la réduction des coûts externes. Cette prime est un concours financier communautaire calculé par la Commission sur la base des coûts externes que le recours au transport maritime à courte distance, à la navigation intérieure et au transport ferroviaire, plutôt qu'au transport routier, permet d'éviter. La prime prend la forme d'un paiement unique calculé en fonction du nombre de tonnes-kilomètres transférées de la route à un des modes précités et n'excède pas 30 % des coûts éligibles d'une action.

La Commission peut réexaminer, selon la périodicité jugée nécessaire, l'évolution des éléments de coûts externes sur lesquels se fonde le calcul de cette prime.

4. 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.

5. Le seuil minimal de subvention par action de transfert modal est de 1 million d'euros.

#### Article 6

#### Actions à effet catalyseur

1. Les actions à effet catalyseur sont éligibles à un financement au titre du présent règlement dans les conditions suivantes:

- a) l'action à effet catalyseur atteint ses objectifs sur une période maximale de 48 mois et reste viable après sa période, comme le prévoit son plan de développement réaliste;
- b) l'action à effet catalyseur innove à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits ou les services rendus. Les actions à effet catalyseur qui mettent en œuvre le concept d'«autoroute de la mer» méritent une attention particulière;
- c) il est prévu que l'action à effet catalyseur entraîne un transfert modal réel et durable du transport de marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, la navigation intérieure ou le transport ferroviaire;
- d) l'action à effet catalyseur propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en ce qui concerne le rôle de pilotage à exercer par la Commission;
- e) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés;

- f) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve d'une procédure d'appel d'offres ou d'une analyse du marché, attestée par au moins deux offres concurrentes;
- g) les actions à effet catalyseur sur les marchés des transports empruntent les réseaux transeuropéens au sens donné par la décision n° 1692/96 du Conseil et du Parlement européen.

2. Il y a lieu de diffuser les résultats et les méthodes des actions à effet catalyseur. Les articles 18 et 19 de la décision 1999/65/CE du Conseil <sup>(1)</sup> s'appliquent *mutatis mutandis*.

3. Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est limité à 35 % au maximum de l'ensemble 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 dépenses imputables à des mesures auxiliaires liées à des travaux d'infrastructures et à des mesures préparatoires concernant l'action sont également remboursables à concurrence de 35 %. Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont remboursables. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et uniquement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.

4. 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 50 mois.

5. Avant ou lors de la première publication de l'invitation à présenter des actions à effet catalyseur au titre du présent règlement, la Commission fait connaître, en les publiant au *Journal officiel des Communautés européennes*, les objectifs politiques prioritaires qui seront pris en considération dans la procédure de sélection de ces actions. Elle accorde une attention particulière aux actions qui mettent en œuvre le concept d'«autoroute de la mer». La Commission peut reconsidérer périodiquement les objectifs politiques prioritaires.

6. Le seuil minimal de subvention par action à effet catalyseur est de 3 millions d'euros.

#### Article 7

##### Actions de mise en commun des connaissances

1. Les actions de mise en commun des connaissances sont éligibles à un financement au titre du présent règlement dans les conditions suivantes:

- a) l'action entraîne une amélioration des services commerciaux offerts sur le marché;

- b) l'action doit être innovante à l'échelle européenne;

- c) l'action n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés;

- d) l'action de mise en commun des connaissances propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en ce qui concerne le rôle de pilotage à exercer par la Commission.

2. Il y a lieu de diffuser les résultats et les méthodes des actions de mise en commun des connaissances. Les articles 18 et 19 de la décision 1999/65/CE du Conseil s'appliquent *mutatis mutandis*.

3. Le concours financier communautaire aux actions de mise en commun des connaissances est limité à 50 % au maximum de l'ensemble 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 dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont remboursables. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et uniquement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.

4. 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.

5. Avant ou lors de la première publication de l'invitation à présenter des actions de mise en commun des connaissances au titre du présent règlement, la Commission fait connaître, en les publiant au *Journal officiel des Communautés européennes*, les objectifs politiques prioritaires qui seront pris en considération dans la procédure de sélection de ces actions. La Commission peut reconsidérer périodiquement les objectifs politiques prioritaires.

6. Le seuil minimal de subvention par action de mise en commun des connaissances est de 500 000 euros.

#### Article 8

##### Règles détaillées

La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, des règles détaillant les procédures relatives à la présentation des demandes, à la sélection, à l'exécution, à la diffusion et aux exigences particulières d'établissement des rapports et de vérification en ce qui concerne les actions réalisées au titre du présent règlement.

(1) JO L 26 du 1.2.1999, p. 46.

## CHAPITRE III

**PRÉSENTATION ET SÉLECTION DE PROJETS***Article 9***Présentation des projets**

Les projets d'actions sont soumis à la Commission conformément aux règles détaillées établies en vertu de l'article 8. La présentation doit contenir tous les éléments nécessaires pour permettre à la Commission d'effectuer sa sélection conformément à l'article 10.

*Article 10***Sélection des projets — Octroi du concours financier**

La Commission évalue les projets présentés. Elle décide l'octroi d'un concours financier au titre du présent règlement en tenant compte, pour la sélection du projet, de l'objectif visé à l'article 1<sup>er</sup> ainsi que des conditions visées à l'article 6, 5 ou 7, selon les cas. Elle effectue cette sélection en tenant compte des mérites environnementaux relatifs des actions proposées et de leur contribution au désengorgement du réseau routier. Elle statue conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

La Commission informe les bénéficiaires et les États membres de sa décision.

## CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS FINALES***Article 11***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, la procédure consultative prévue à l'article 3 de la décision

1999/468/CE s'applique, conformément aux articles 7 et 8 de la décision.

*Article 12***Budget**

Le cadre financier prévu pour la mise en œuvre du programme Marco Polo, pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2003 au 31 décembre 2007, est de 115 millions d'euros.

Les crédits annuels sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite des perspectives financières.

*Article 13***Réserve pour les mesures d'accompagnement et l'évaluation du programme**

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

*Article 14***Évaluation**

Pour le 31 décembre 2006 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport d'évaluation des résultats du programme Marco Polo par rapport à son objectif, accompagné s'il y a lieu d'une proposition de modification du présent règlement.

*Article 15***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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