

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 1692/2006 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 24 de Outubro de 2006****que institui o segundo programa «Marco Polo» relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias («Marco Polo II») e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1382/2003****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

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

Considerando o seguinte:

(1) O livro branco da Comissão sobre a política comum de transportes de Setembro de 2001 sublinha o desenvolvimento da intermodalidade como um meio prático e efectivo de se atingir um equilíbrio no sistema de transporte, e propõe não só o desenvolvimento de «auto-estradas do mar», opções intermodais marítimas integradas de elevada qualidade, mas também uma utilização mais intensiva do transporte ferroviário e da navegação interior como elementos fulcrais desta estratégia. Na sua reunião de Gotemburgo de 15 e 16 de Junho de 2001, o Conselho Europeu declarou que a alteração do equilíbrio entre os modos de transporte está no centro da estratégia de desenvolvimento sustentável. Além disso, na sua reunião de Barcelona de 15 e 16 de Março de 2002, o Conselho Europeu sublinhou a necessidade de reduzir o congestionamento nos pontos de estrangulamento do tráfego em várias regiões, mencionando em especial os Alpes, os Pirenéus e o mar Báltico, o que indica que as linhas marítimas das auto-estradas do mar formam uma parte integrante e importante da rede transeuropeia de transportes. Um programa de financiamento da intermodalidade orientado para o mercado constitui um instrumento central para

continuar a desenvolver a intermodalidade, e deverá apoiar especificamente a criação das auto-estradas do mar, assegurando, nomeadamente, a melhoria da coesão económica, social e territorial, e do transporte ferroviário e da navegação interior.

(2) Se não forem tomadas medidas decisivas, o transporte rodoviário de mercadorias na Europa deverá registar um aumento global superior a 60 % até 2013. O efeito seria um aumento do transporte rodoviário internacional de mercadorias durante o período 2007-2013 estimado em 20 500 milhões de toneladas-quilómetro por ano para os 25 Estados-Membros da União Europeia, com consequências negativas em termos de custos adicionais de infra-estrutura rodoviária, de acidentes, congestionamento, poluição local e global, fiabilidade da cadeia de abastecimento e dos processos logísticos, e de danos ambientais.

(3) Para fazer face a este aumento do transporte rodoviário de mercadorias, é necessário utilizar o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior mais do que são actualmente utilizados, e incentivar novas iniciativas válidas do sector dos transportes e da logística como, por exemplo, o desenvolvimento de inovações técnicas nos vagões, para diminuir o congestionamento das estradas.

(4) O programa instituído pelo Regulamento (CE) n.º 1382/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias («programa Marco Polo») ⁽³⁾ deverá, pois, ser reforçado por novas acções que tenham por objectivo uma redução real do transporte rodoviário internacional. Por isso, a Comissão propôs um programa mais ambicioso, a seguir denominado «programa Marco Polo II» ou «programa», para aumentar a intermodalidade, reduzir o congestionamento rodoviário e melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias na Comunidade. Para atingir este objectivo, o programa deverá apoiar acções nos sectores do transporte de mercadorias e da logística,

⁽¹⁾ JO C 234 de 22.9.2005, p. 19.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Maio de 2006 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e Decisão do Conselho de 12 de Outubro de 2006.

⁽³⁾ JO L 196 de 2.8.2003, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 788/2004 (JO L 138 de 30.4.2004, p. 17).

- bem como noutros mercados relevantes, tomando em linha de conta as necessidades das Pequenas e Médias Empresas (PME). Deverá ajudar a transferir pelo menos o aumento global previsto do transporte rodoviário internacional de mercadorias, mas de preferência mais, para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior ou para uma combinação de modos de transporte em que os trajectos rodoviários sejam tão curtos quanto possível. O programa Marco Polo estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 1382/2003 deverá, por conseguinte, ser revogado.
- (5) O programa Marco Polo II prevê vários tipos de acções, que deverão contribuir para uma transferência modal mensurável e sustentada e para uma melhor cooperação no mercado intermodal. Além disso, as acções desenvolvidas no âmbito do programa Marco Polo II deverão também contribuir para uma efectiva redução do transporte rodoviário internacional de mercadorias.
- (6) As acções a financiar ao abrigo do programa Marco Polo II deverão ter um âmbito geográfico internacional. A fim de reflectir a dimensão europeia das acções, os projectos deverão ser apresentados por empresas estabelecidas em países diferentes sob a forma de um consórcio que apresente uma acção. As entidades de direito público deverão poder participar em tal consórcio, quando pratiquem actividades económicas, nos termos das respectivas legislações nacionais.
- (7) Os candidatos deverão ter a capacidade de apresentar projectos novos ou, eventualmente, já existentes, que satisfaçam da melhor forma as necessidades do mercado. Convém evitar que a apresentação de projectos adequados, especialmente dos que têm em conta as necessidades das PME, seja desencorajada por uma definição demasiado rígida das acções elegíveis.
- (8) Pode haver casos em que o desenvolvimento de um serviço existente possa gerar benefícios em termos de transferência modal adicional, de qualidade, de vantagens ambientais e de viabilidade pelo menos iguais aos do arranque de um novo serviço que implique um elevado nível de despesas.
- (9) Para ser transparente, objectiva e claramente limitada, a ajuda ao arranque de acções de transferência modal, nomeadamente, deverá basear-se nas economias de custos para a sociedade induzidas pelo recurso ao transporte marítimo de curta distância, ao transporte ferroviário e à navegação interior que substitua o transporte exclusivamente rodoviário. Por esta razão, o presente regulamento deverá prever um montante indicativo de apoio financeiro calculado por referência às toneladas-quilómetro transferidas de transporte rodoviário de mercadorias.
- (10) O apoio financeiro comunitário com base nas toneladas-quilómetro transferidas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o caminho-de-ferro ou a navegação interior, ou com base nas toneladas-quilómetro ou veículos-quilómetro evitados no transporte rodoviário de mercadorias, deverá ser ajustável, a fim de recompensar projectos de grande qualidade ou projectos que podem trazer um verdadeiro benefício ambiental.
- (11) Deverá também ser dada particular atenção a zonas sensíveis e metropolitanas no âmbito geográfico do programa aquando da atribuição de financiamento.
- (12) Os resultados de todas as acções do programa deverão ser difundidos de forma adequada, a fim de garantir a sua publicidade, a transparência e o intercâmbio das melhores práticas.
- (13) Durante o processo de selecção e o tempo de vida dos projectos, é necessário garantir que o projecto seleccionado contribua efectivamente para a política comum dos transportes e não ocasione distorções da concorrência que sejam contrárias ao interesse comum. Por conseguinte, a Comissão deverá avaliar a aplicação de ambos os programas. Até 30 de Junho de 2007, a Comissão deverá apresentar um relatório de avaliação dos resultados do programa Marco Polo no período 2003-2006.
- (14) As acções não deverão dar azo a distorções da concorrência, especialmente entre modos de transporte diferentes do transporte rodoviário ou dentro de cada modo de transporte alternativo, na medida em que isso seja contrário ao interesse comum. Deverá pôr-se um cuidado especial em evitar estas distorções, de modo a que as acções contribuam para transferir o transporte de mercadorias do sector rodoviário para modos alternativos, em vez de retirar a expedição de mercadorias aos serviços ferroviários, de transporte marítimo de curta distância ou de navegação interior já existentes.
- (15) Atendendo a que o objectivo do programa Marco Polo II não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido ao âmbito do programa, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (16) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (17) O presente regulamento estabelece, para a totalidade do período de vigência do programa, um enquadramento financeiro que constitui para a autoridade orçamental a referência privilegiada, na acepção do ponto 37 do Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental e a boa gestão financeira ⁽²⁾, no âmbito do processo orçamental anual.

(1) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

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

- (18) Com o objectivo de assegurar a continuidade e transparência do programa Marco Polo, deverão ser estabelecidas disposições transitórias no que respeita a contratos e ao processo de selecção,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece um instrumento financeiro, a seguir designado «programa Marco Polo II» ou «programa», com o objectivo de reduzir o congestionamento, melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes e reforçar o transporte intermodal, contribuindo assim para um sistema de transportes eficiente e sustentável que proporcione um valor acrescentado comunitário sem repercussões negativas na coesão económica, social ou territorial. A duração do programa é de 1 de Janeiro de 2007 a 31 de Dezembro de 2013, de modo a produzir, até ao seu termo, uma transferência do tráfego correspondente a uma parte considerável do crescimento anual total previsto do tráfego rodoviário internacional de mercadorias, calculado em toneladas-quilómetro, para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior, ou para uma combinação destes modos de transporte, em que os percursos rodoviários sejam o mais curtos possível.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Acção»: qualquer projecto executado por empresas, que contribua para a redução do congestionamento no sistema do transporte rodoviário de mercadorias e/ou para a melhoria do desempenho ambiental do sistema de transporte no território dos Estados-Membros ou dos países participantes; as acções catalisadoras, as acções de transferência modal e as acções de aprendizagem em comum podem englobar vários projectos coordenados;
- b) «Acção catalisadora»: uma acção inovadora destinada a superar barreiras estruturais significativas no mercado do transporte de mercadorias da Comunidade que prejudiquem o funcionamento eficiente dos mercados, a competitividade do transporte marítimo de curta distância, do transporte ferroviário ou da navegação interior, e/ou a eficiência das cadeias de transporte que utilizam estes modos, incluindo a modificação ou criação da infra-estrutura auxiliar; para efeitos da presente definição, tais barreiras estruturais designam qualquer impedimento não regulamentar, factual e não apenas temporário ao bom funcionamento da cadeia de transporte de mercadorias;
- c) «Acção de auto-estradas do mar»: qualquer acção inovadora que transfira directamente o transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância ou uma combinação do transporte marítimo de curta distância com outros modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam o mais curtos possível; as acções deste tipo podem incluir a modificação ou criação da infra-estrutura auxiliar, a fim de pôr em prática um serviço de transporte intermodal marítimo de grande volume e frequência elevada, e incluindo, de preferência, a utilização dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente, como a navegação interior e o caminho-de-ferro para o transporte de carga do porto para o interior e os serviços integrados porta-a-porta; se possível, os recursos das regiões ultraperiféricas também devem ser integrados;
- d) «Acção de transferência modal»: qualquer acção que transfira de forma directa, mensurável, substancial e imediata o transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário, a navegação interior ou uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam o mais curtos possível, que não seja uma acção catalisadora, incluindo, sempre que for caso disso, acções nas quais a transferência modal é obtida pelo desenvolvimento de um serviço existente; a Comissão estuda a possibilidade de apoiar projectos de infra-estrutura auxiliar;
- e) «Acção para evitar o tráfego»: qualquer acção inovadora que integre o transporte na logística da produção a fim de evitar uma grande percentagem de transporte rodoviário de mercadorias, sem afectar negativamente os resultados da produção ou a correspondente mão-de-obra; as acções deste tipo podem incluir a modificação ou criação da infra-estrutura auxiliar e do equipamento;
- f) «Acção de aprendizagem em comum»: qualquer acção destinada a melhorar a cooperação para otimizar, de maneira estrutural, métodos e procedimentos de trabalho na cadeia do transporte de mercadorias, tendo em conta os requisitos logísticos;
- g) «Acção inovadora»: qualquer acção que apresente elementos que até agora não existiam num determinado mercado;
- h) «Infra-estrutura auxiliar»: a infra-estrutura necessária e suficiente para a realização dos objectivos das acções, incluindo as instalações de mercadorias-passageiros;
- i) «Medida de acompanhamento»: qualquer medida destinada a preparar ou apoiar acções em curso ou futuras, por exemplo actividades de difusão e de monitorização e avaliação dos projectos, bem como a recolha e análise de dados estatísticos; as medidas destinadas à comercialização de produtos, processos ou serviços, as actividades de *marketing* ou a promoção de vendas não são medidas de acompanhamento;
- j) «Medida preparatória»: qualquer medida que prepare uma acção catalisadora, acção de auto-estradas do mar ou acção para evitar o tráfego, como estudos de viabilidade técnica, operacional ou financeira e testes de equipamento;

- k) «Empresa»: qualquer entidade que desenvolva uma actividade económica, independentemente do seu estatuto jurídico e da forma como é financiada;
- l) «Consórcio»: qualquer acordo através do qual pelo menos duas empresas executam em conjunto uma acção e partilham os riscos inerentes à mesma;
- m) «Tonelada-quilómetro»: o transporte de uma tonelada de mercadorias, ou o seu equivalente volumétrico, na distância de um quilómetro;
- n) «Veículo-quilómetro»: o movimento de um camião, em carga ou em vazio, na distância de um quilómetro;
- o) «País terceiro próximo»: qualquer país não membro da União Europeia, com uma fronteira comum com a União Europeia ou um litoral para um mar fechado ou semifechado limítrofe da União Europeia.

Artigo 3.º

Âmbito

1. O programa abrange as acções:
 - a) Que envolvam o território de, pelo menos, dois Estados-Membros;
 - ou
 - b) Que envolvam o território de, pelo menos, um Estado-Membro e o território de um país terceiro próximo.
2. Quando uma acção envolver o território de um país terceiro, os custos que ocorram no território desse país não são abrangidos pelo programa, excepto nas circunstâncias previstas nos n.ºs 3 e 4.
3. O programa está aberto à participação dos países candidatos à adesão à União Europeia. Essa participação rege-se pelas condições estabelecidas nos acordos de associação com os países em questão e baseia-se nas regras previstas na decisão do Conselho de Associação para cada um destes países.
4. O programa está igualmente aberto à participação de países que sejam membros da EFTA e do EEE e de países terceiros próximos, com base em dotações adicionais e em conformidade com os procedimentos a decidir conjuntamente com esses países.

CAPÍTULO II

CANDIDATOS E ACÇÕES ELEGÍVEIS

Artigo 4.º

Candidatos elegíveis

1. As acções devem ser apresentadas por um consórcio de duas ou mais empresas estabelecidas em pelo menos dois Estados-Membros ou num Estado-Membro e num país terceiro

próximo, ou, em casos excepcionais, tratando-se de uma ligação de transporte com um país terceiro próximo, podem ser apresentadas por apenas uma empresa estabelecida num Estado-Membro.

2. As empresas estabelecidas fora de um dos países participantes a que se referem os n.ºs 3 e 4 do artigo 3.º podem ser associadas a um projecto, mas não podem em caso algum receber financiamento comunitário ao abrigo do programa.

Artigo 5.º

Acções elegíveis e condições de financiamento

1. São elegíveis para financiamento ao abrigo do programa as seguintes acções:
 - a) Acções catalisadoras; em particular as que se destinam a melhorar as sinergias no sector ferroviário, na navegação interior e nos transportes marítimos de curta distância, incluindo as auto-estradas do mar, graças a uma melhor utilização das infra-estruturas existentes, merecem uma atenção especial;
 - b) Acções «auto-estradas do mar»; na União Europeia, estas acções devem utilizar as redes transeuropeias definidas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes ⁽¹⁾;
 - c) Acções de transferência modal;
 - d) Acções para evitar o tráfego;
 - e) Acções de aprendizagem em comum.
2. As condições específicas de financiamento e outros requisitos aplicáveis às várias acções constam do anexo I. As condições de financiamento das infra-estruturas auxiliares na acepção da alínea h) do artigo 2.º constam do anexo II.

3. O apoio financeiro da Comunidade baseia-se em contratos a negociar entre a Comissão e os beneficiários. As condições destes contratos devem, na medida do possível, reduzir ao mínimo os encargos financeiros e administrativos, por exemplo, mediante a facilitação de garantias bancárias favoráveis à actividade comercial, contempladas nas normas e regulamentos aplicáveis, especialmente o Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, de 25 de Junho de 2002, que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias ⁽²⁾, a fim de conseguir a máxima eficácia e flexibilidade administrativa.

⁽¹⁾ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1; rectificação no JO L 201 de 7.6.2004, p. 1).

⁽²⁾ JO L 248 de 16.9.2002, p. 1.

4. Sem prejuízo do objectivo político geral referido no artigo 1.º, as prioridades anuais contidas no convite à apresentação de candidaturas referentes a acções catalisadoras e a acções de aprendizagem em comum são estabelecidas e, se necessário, revistas pela Comissão, assistida pelo Comité referido no artigo 10.º, nos termos do n.º 2 desse artigo.

Artigo 6.º

Regras pormenorizadas

As regras pormenorizadas relativas aos processos de apresentação e selecção das acções a realizar no âmbito do programa são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 10.º

Artigo 7.º

Auxílios estatais

O apoio financeiro comunitário às acções abrangidas pelo programa não obsta à concessão às mesmas acções de auxílios estatais a nível nacional, regional ou local, na medida em que esses auxílios sejam conformes com as regras aplicáveis aos auxílios estatais previstas no Tratado e dentro dos limites cumulativos fixados para cada tipo de acção no anexo I. O total do auxílio concedido sob a forma de auxílio estatal e de apoio financeiro comunitário à infra-estrutura auxiliar não deve exceder 50 % dos custos elegíveis.

CAPÍTULO III

APRESENTAÇÃO E SELECÇÃO DE ACÇÕES

Artigo 8.º

Apresentação de acções

As acções devem ser apresentadas à Comissão de acordo com as regras pormenorizadas estabelecidas nos termos do artigo 6.º A apresentação deve conter todos os elementos necessários para permitir à Comissão efectuar a sua selecção de acordo com o artigo 9.º

Artigo 9.º

Seleção das acções para concessão do apoio financeiro

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

- a) Os objectivos referidos no artigo 1.º;
- b) As condições estabelecidas nos anexos I e II, se for caso disso;

- c) A contribuição das acções para o descongestionamento da rede rodoviária;
- d) Os méritos ambientais relativos das acções propostas, incluindo a sua contribuição para reduzir os efeitos negativos no ambiente causados pelo transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior. Deve ser dada especial atenção aos projectos que vão mais longe do que os requisitos ambientais juridicamente vinculativos;
- e) A sustentabilidade global das acções.

A decisão de conceder apoio financeiro é tomada nos termos do n.º 2 do artigo 10.º

A Comissão informa os beneficiários da sua decisão.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 10.º

Comité

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 4.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 3 do artigo 4.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprova o seu regulamento interno.

Artigo 11.º

Orçamento

O enquadramento financeiro para a execução do programa Marco Polo II durante o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2007 e 31 de Dezembro de 2013 é de 400 000 000 EUR ⁽¹⁾.

As dotações anuais são autorizadas pela autoridade orçamental no limite do quadro financeiro.

Artigo 12.º

Reserva para medidas de acompanhamento e para a avaliação do programa

Um máximo de 5 % do orçamento previsto no presente regulamento deve ser reservado a medidas de acompanhamento e à avaliação independente da execução do artigo 5.º

⁽¹⁾ Este montante baseia-se em valores de 2004 e será sujeito a ajustamentos técnicos a fim de ter em conta a inflação.

*Artigo 13.º***Protecção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias**

1. A Comissão assegura, aquando da execução das acções financiadas ao abrigo do presente regulamento, a protecção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias, aplicando medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e quaisquer outras actividades ilícitas, efectuando verificações efectivas e a recuperação dos montantes indevidamente pagos e, caso sejam detectadas irregularidades, impondo sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas, em conformidade com o Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1995, relativo à protecção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias ⁽¹⁾, o Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho, de 11 de Novembro de 1996, relativo às inspecções e verificações no local efectuadas pela Comissão para proteger os interesses financeiros das Comunidades Europeias contra a fraude e outras irregularidades ⁽²⁾, e com o Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Maio de 1999, relativo aos inquéritos efectuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) ⁽³⁾.

2. Para as acções financiadas ao abrigo do presente regulamento, a noção de irregularidade referida no artigo 1.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 significa qualquer infracção a uma disposição da legislação comunitária ou qualquer incumprimento de uma obrigação contratual resultante de um acto ou omissão de um operador económico, que tenha ou possa ter por efeito prejudicar com gastos injustificados o orçamento geral da União Europeia ou os orçamentos por esta administrados.

3. Os contratos e acordos, bem como os acordos com países terceiros participantes, decorrentes do presente regulamento devem prever, em especial, a supervisão e o controlo financeiro pela Comissão ou um representante por ela autorizado e auditorias pelo Tribunal de Contas, se necessário realizadas no local.

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

Feito em Estrasburgo, em 24 de Outubro de 2006.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
J. BORRELL FONTELLES

*Artigo 14.º***Avaliação**

1. Pelo menos duas vezes por ano, a Comissão informa o comité da execução financeira do programa, procedendo também à actualização da situação de todas as acções financiadas ao abrigo do programa.

A Comissão realiza avaliações intercalares e finais do programa, a fim de avaliar a sua contribuição para a realização dos objectivos da política comunitária de transportes e a utilização concreta das dotações.

2. Até 30 de Junho de 2007, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório de avaliação dos resultados obtidos pelo programa Marco Polo no período 2003-2006. Se esse relatório apontar para a necessidade de um ajustamento do programa Marco Polo II, a Comissão deve apresentar propostas nesse sentido.

*Artigo 15.º***Revogação**

É revogado o Regulamento (CE) n.º 1382/2003, com efeitos a partir de 14 de Dezembro de 2006.

Os contratos relativos a acções no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1382/2003 continuam a reger-se pelas regras nele estabelecidas até à respectiva conclusão operacional e financeira. O processo de avaliação e selecção relativo a 2006 rege-se também pelo Regulamento (CE) n.º 1382/2003, ainda que esse processo seja concluído em 2007.

*Artigo 16.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor em 14 de Dezembro de 2006.

Pelo Conselho
A Presidente
P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ JO L 312 de 23.12.1995, p. 1.

⁽²⁾ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

⁽³⁾ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

ANEXO I

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

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

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	c) As acções catalisadoras devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior;	c) As acções AdM devem encorajar serviços intermodais de muito grande volume e elevada frequência para o transporte de mercadorias por transporte marítimo de curta distância, incluindo, sempre que for caso disso, serviços combinados mercadorias-passageiros ou combinando o transporte marítimo de curta distância com outros modos de transporte, de modo a tornar os percursos rodoviários o mais curtos possível; devem, de preferência, incluir serviços integrados de transporte de mercadorias no interior por transporte ferroviário e/ou navegação interior;	c) As acções de transferência modal devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos;	c) As acções para evitar o tráfego devem encorajar uma maior eficiência do transporte internacional de mercadorias nos mercados europeus sem impedir o crescimento económico, concentrando esforços na modificação dos processos de produção e/ou distribuição, conseguindo assim distâncias mais curtas, factores de carga mais elevados, menos trajectos em vazio, redução de fluxos de resíduos, redução do volume e/ou peso ou qualquer outro efeito que conduza a uma redução significativa do tráfego rodoviário de mercadorias, mas que não tenham efeitos adversos nos resultados da produção ou na mão-de-obra;	c) As acções não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;
	d) As acções catalisadoras devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;	d) As acções AdM devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável superior à taxa de crescimento prevista do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, a navegação interior ou o transporte ferroviário;	d) Se a acção exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros que não façam parte do consórcio, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório.	d) As acções para evitar o tráfego devem permitir evitar, de forma efectiva, mensurável e sustentável, pelo menos 10 % do volume de tráfego de mercadorias medido em toneladas-quilómetro ou veículos-quilómetro;	d) As acções de aprendizagem em comum devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que diz respeito à orientação por parte da Comissão.
	e) As acções catalisadoras não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;	e) As acções AdM devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;		e) As acções para evitar o tráfego devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;	

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

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

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
		c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	d) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário;	
		d) As condições de financiamento da infra-estrutura auxiliar constam do anexo II.	d) As condições de financiamento da infra-estrutura auxiliar, na medida em que sejam aplicáveis, são estabelecidas no anexo II.	e) As condições de financiamento da infra-estrutura auxiliar constam do anexo II.	
3. Forma e duração do contrato de subvenção	O apoio financeiro comunitário a acções catalisadoras é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 62 meses.	O apoio financeiro comunitário a acções AdM é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 62 meses.	O apoio financeiro comunitário a acções de transferência modal é concedido com base em contratos de subvenção. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 38 meses.	O apoio financeiro comunitário a acções para evitar o tráfego é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 62 meses.	O apoio financeiro comunitário às acções de aprendizagem em comum é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, a duração desses contratos não excederá 26 meses.
	O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 62 meses.	O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 62 meses.	O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 38 meses.	O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 62 meses.	O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 26 meses.
4. Valor mínimo dos contratos	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção catalisadora é de 2 000 000 EUR.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção AdM é de 1 250 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal ou, na proporção do montante indicativo por euro de apoio financeiro, 2 500 000 EUR.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de transferência modal é de 250 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal ou, na proporção do montante indicativo por euro de apoio financeiro, 500 000 EUR.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção para evitar o tráfego é de 500 milhões de toneladas-quilómetro ou 25 milhões de veículos-quilómetro de tráfego de mercadorias evitado ou, na proporção do montante indicativo por euro de apoio financeiro, 1 000 000 EUR.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de aprendizagem em comum é de 250 000 EUR.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
5. Divulgação	Os resultados e os métodos das acções catalisadoras devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Os resultados e os métodos das acções AdM para evitar o tráfego devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Não se prevêem actividades específicas de divulgação das acções de transferência modal.	Os resultados e os métodos das acções para evitar o tráfego devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Os resultados e os métodos das acções de aprendizagem em comum devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.

ANEXO II

CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA AUXILIAR NOS TERMOS DA ALÍNEA H) DO ARTIGO 2.º E DO N.º 2 DO ARTIGO 5.º

1. Pode ser concedido apoio financeiro comunitário à infra-estrutura auxiliar ao abrigo do programa desde que se respeitem as seguintes condições:
 - a) A acção exija obras de infra-estrutura para a realização oportuna de um serviço de transporte que desvie da estrada o tráfego de mercadorias, ou evite esse tráfego;
 - b) As obras de infra-estrutura fiquem terminadas no prazo de 24 meses a contar da data de início da acção;
 - c) A prestação do serviço de transporte ou as medidas para evitar o tráfego tenham início no prazo de 3 meses a contar da conclusão das obras de infra-estrutura; adicionalmente, no caso das acções para evitar o tráfego, o volume total acordado de tráfego a evitar seja atingido durante a vigência do contrato de subvenção;
 - d) A legislação comunitária relevante seja cumprida, em especial no domínio do ambiente.
 2. A duração máxima do contrato celebrado para cada tipo de acção referida no artigo 5.º pode ser prolongada pelo tempo necessário para concluir as obras de infra-estrutura, mas nunca por um período total superior a 74 meses.
 3. Sempre que seja solicitado o financiamento de uma infra-estrutura ao abrigo do programa, fica excluído o financiamento da mesma infra-estrutura no âmbito de outros programas comunitários, em especial o financiamento ao abrigo da Decisão n.º 1692/96/CE.
-