

E 2667

ASSEMBLEE NATIONALE

SENAT

DOUZIEME LEGISLATURE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2003-2004

Reçu a la Présidence de l'Assemblée nationale
le 11 août 2004

Rattache pour ordre au procès-verbal de la séance
du 30 juillet 2004
Enregistré à la Présidence du Sénat le 11 août 2004

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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 »)

COM(2004) 478 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2004) 478 final

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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').

N A T U R E	S.O. Sans Objet	Observations : Il s'agit d'une proposition de règlement fondée sur l'article 71-1 du Traité CE conférant au Conseil, statuant en codécision avec le Parlement européen, le pouvoir d'établir toutes dispositions utiles en matière de politique des transports, ainsi que sur l'article 80-2 du même Traité permettant au Conseil de prendre ces mêmes dispositions dans le domaine des transports maritimes.
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
Date d'arrivée au Conseil d'Etat	04/08/2004	Le règlement proposé détermine cinq types d'actions "éligibles" au financement communautaire, permettant de développer l'intermodalité en faisant appel au transport maritime et afin de réduire la saturation du réseau routier.
Date de départ du Conseil d'Etat	09/08/2004	Il comporte en outre un "cadre financier" de 740 millions d'euros pour la mise en oeuvre de ces actions au cours de la période 2007/2013. Cet aspect du programme s'apparente à ce que serait, en droit interne, une loi de programme, au sens de l'article 34 de la Constitution, même si les dispositions concernant le régime d'aides aux actes éligibles, relèvent quant à elles, du domaine réglementaire.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 29 juillet 2004 (02.08)
(OR. en)**

11816/04

**Dossier interinstitutionnel:
2004/0157 (COD)**

**TRANS 266
MAR 146
ENV 434
CODEC 951**

PROPOSITION

Origine: Commission

En date du: 19 juillet 2004

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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")

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Madame Patricia BUGNOT, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut représentant.

p.j. : COM(2004) 478 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.7.2004
COM(2004) 478 final

2004/0157 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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”)

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION ET RESUME

Le système de transport en Europe doit affronter des défis considérables au cours de la prochaine décennie. On assistera à une véritable bataille pour trouver l'argent nécessaire à l'investissement à long terme pour les infrastructures de transport ainsi que pour parer à l'écroulement de notre système de transport routier. Les prévisions en matière d'accroissement du fret routier en 2013 dépassent 60% dans l'Union européenne, et un doublement est prévu pour les 10 nouveaux états membres en 2020. Les résultats se traduisent par la congestion, une dégradation de l'environnement, des accidents, et le danger d'une perte de compétitivité pour l'industrie européenne, qui a besoin pour la gestion de ses chaînes d'approvisionnement de s'appuyer sur des systèmes de transport rentables et fiables.

Le transport routier de marchandises est aussi complètement dépendant des énergies fossiles, qui rendent le système de transport vulnérable aux changements des caractéristiques globales de l'offre. Les énergies fossiles contribuent fortement à la production de CO₂. Il est donc dans l'intérêt de l'Union d'avoir un système de transport plus efficace sur le plan de l'énergie, que ce soit en termes d'une meilleure performance environnementale ou en termes d'une économie du transport plus robuste.

Dans ce contexte, un recours plus fort à l'intermodalité est nécessaire. L'intermodalité contribue à une meilleure utilisation des infrastructures existantes et des ressources de service grâce à l'intégration du transport maritime à courte distance, du rail et du transport fluvial dans la chaîne logistique.

Fidèle à sa nature pratique, la politique intermodale en Europe présente déjà un programme orienté vers le marché visant à déplacer les marchandises de la route vers des modes plus compatibles avec l'environnement : il s'agit du Programme Marco Polo (2003-2006) sous le règlement 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil, doté budget de 100 millions d'euros. Concrètement, ce programme avait pour but de déplacer l'accroissement annuel moyen du fret routier international vers le transport maritime à courte distance, le rail et les voies navigables.

Pour répondre aux défis majeurs mentionnés ci-dessus, le Programme « Marco Polo II » renouvelé et adapté est proposé pour les prochaines perspectives financières (2007-2013). En se fondant sur les mécanismes confirmés du programme actuel, la Commission propose deux nouveaux types d'action : les Autoroutes de la Mer et les actions d'Evitement du Trafic. Elles devraient conduire actuellement à la réduction du fret routier international, très désiré par nos citoyens et les usagers du transport industriel. Marco Polo II élargit également le champ du programme à tous les voisins de l'Union européenne. Il met l'accent sur le rôle du fret ferroviaire et clarifie l'étendue de certaines mesures d'infrastructure.

Basée sur une évaluation indépendante ex-ante, la Commission propose une enveloppe budgétaire globale de 740 millions d'euros pour la période 2007-2013, soit approximativement 106 millions d'euros par an. Ceci devrait déplacer plus de 140 milliards de tonnes kilomètres de fret en provenance de la route (correspondant à 7 millions de trajets de 1000 kilomètres par camion) et réduira les émissions de CO₂ de 8.400 millions de kg)

En termes de dommage évité à l'environnement et moins d'accidents, moins de consommation d'énergie et moins de dégâts causés à l'infrastructure, les bénéfices attendus sont d'environ 5 milliards d'euros. 1 Euro de subvention accordé à Marco Polo II devrait ainsi générer plus de 6 Euros en termes de bénéfice social et environnemental pour la société.

I INTERMODALITÉ: UNE EXIGENCE POUR UN MEILLEUR SYSTEME DE TRANSPORT

1. Le système de transport en Europe doit faire face à des défis considérables au cours de la décennie à venir. Deux chiffres-clés illustrent cette situation. Sur le long terme, environ 600 milliards d'euros seront nécessaires pour achever les infrastructures nécessaires à la réalisation du réseau trans-Européen. Au même moment, le transport routier de marchandises, le support essentiel de la logistique européenne, va subir un accroissement, en 2013, de plus de 60% au sein de l'Union Européenne élargie, et le doublement est prévu pour les 10 nouveaux états membres en 2020. Ce sera un dur combat pour trouver l'argent nécessaire pour les investissements à long terme dans les infrastructures de transport et de contrer l'effondrement imminent de notre système de fret routier.
2. Ainsi, dès maintenant, il est essentiel *de faire une meilleure utilisation de l'infrastructure et des ressources de service.*
3. Ceci constitue la *raison d'être* de l'intermodalité: mieux relier entre elles les alternatives au transport routier- transport maritime à courte distance, rail et voies navigables – dans la chaîne d'approvisionnement afin d'accroître leur utilisation, sans attendre, ni la mise en place de futures infrastructures stratégiques, ni l'effondrement du système de fret routier.
4. La politique intermodale est une initiative sensible visant à supprimer la pression qui s'exerce sur le transport routier. Ceci est bénéfique pour le transport routier, mais également pour la société dans son ensemble car les alternatives au transport routier sont moins polluantes, causent moins d'accidents et développent des capacités encore plus larges. En se fondant sur le sens commun, la politique intermodale propose ainsi, avec un effort financier relativement modeste, des solutions pratiques et immédiatement efficaces pour rendre notre système de transport meilleur. Il n'est donc pas surprenant de constater que le Conseil Européen de Göteborg en Juin 2001 a déclaré que des mesures soutenant le transfert modal du transport routier vers des modes plus compatibles avec l'environnement sont au cœur de la politique pour le transport durable.
5. Cependant, le transport intermodal est une option complexe du transport, impliquant de nombreux acteurs avec de nombreux modèles d'affaires, dans un environnement réduit et fragmenté, encore souvent cloisonné par des modèles culturels et selon des schémas nationaux. La Commission reconnaît qu'il appartient d'abord aux opérateurs commerciaux d'améliorer le transport intermodal à l'intérieur des marchés, où l'accès est libre et où prévalent les règles de libre concurrence liées à l'offre et à la demande. Cependant, afin de bénéficier pleinement du potentiel du transport intermodal, la volonté de prendre des risques associés au transfert de la route vers des modes alternatifs a besoin d'être stimulée. De nombreuses compagnies de transport exercent leurs activités aujourd'hui sur des marchés en pleine restructuration. Leurs marges sont faibles, la planification est difficile, et le futur

incertain. Ainsi, les programmes de soutien pratiques orientés vers le marché doivent être conçus pour aider le secteur intermodal à prendre des risques et répondre au défi suivant : réaliser un transfert modal large et durable, en accord avec les objectifs établis par le Livre Blanc de la Commission en 2001. Ceux-ci ont pour but de maintenir, d'ici à 2010, les parts de marché des différents modes au moins au niveau du tournant du siècle.

6. A côté de ces principes politiques forts, il y a une autre raison émergente de se concentrer sur les options offertes par l'intermodalité. Aujourd'hui, l'industrie européenne maintient ou accroît la compétition liée à sa production en Europe, essentiellement grâce à la logistique avancée, en optimisant la production et la distribution et en créant de la valeur dans le processus. Ces chaînes d'approvisionnement sophistiquées sont de plus en plus vulnérables à la fiabilité décroissante et à l'augmentation des coûts du fret routier. La logistique intermodale doit devenir ainsi une priorité pour l'industrie de production en Europe, si l'on veut maintenir des actifs et des processus productifs en Europe. En mettant l'accent sur la logistique intermodale, on créera également de larges opportunités pour des postes de travail hautement spécialisés ainsi que des processus d'excellence protégés par la délocalisation. Plus fort que les programmes précédents, la nouvelle version du programme Marco Polo est une invitation ouverte aux organisateurs de la chaîne d'approvisionnement de conjuguer les efforts vers un système de transport compétitif et durable.

II. LE PROGRAMME MARCO POLO ACTUEL: LES PREMIERES LEÇONS D'ENCOURAGEMENT

7. Déjà en 1997, la Communauté Européenne a mis au point un programme de soutien orienté vers le marché pour développer de nouveaux services intermodaux déplaçant le fret hors de la route, les Actions Pilotes pour le Transport Combiné (PACT) sous le règlement du Conseil 2196/98. Ce programme s'est appuyé sur un budget de 35 millions d'euros sur une période de cinq ans. Une évaluation externe du programme a montré que l'argent dépensé à des subventions de démarrage a créé une véritable valeur en termes d'économie de coûts externes, tels qu'une réduction de la pollution, des accidents, de la congestion, résultant du transfert modal. Sur la base d'une proposition de la Commission en février 2002, le Conseil et le Parlement ont décidé en juillet 2003 la création du Programme « Marco Polo », basé sur le règlement 1382/2003. Ce programme doté d'un budget de 100 millions d'euros sur la période 2003-2006, a des objectifs très concrets : contribuer au transfert de l'accroissement anticipé du fret routier international vers les modes alternatifs. Les objectifs de ce programme sont ainsi mesurables, et les bénéfices peuvent être clairement établis.
8. La première procédure de sélection du programme Marco Polo a été lancée en octobre 2003. Ses résultats ont démontré la valeur ajoutée d'un programme communautaire bénéficiant d'un large soutien pour des actions intermodales concrètes basées sur le marché. Avec les 15 millions d'euros fournis par le budget communautaire, de nouveaux services déplaçant le fret hors de la route verront le jour. Selon les prévisions, le transfert modal qui suivra sera même plus élevé que l'accroissement annuel attendu du fret routier international, estimé à environ 12

milliards de tonnes-kilomètres.¹ Ainsi, l'objectif central du programme Marco Polo sera clairement atteint. En second lieu, en termes de valeur monétaire, les bénéfices environnementaux prévus d'être réalisés avec la subvention – moins de pollution, moins de CO₂, moins d'accidents – sont plusieurs fois supérieurs à la subvention accordée. En définitive, le programme Marco Polo prévoit que les participants au projet financent une grande partie des coûts – au moins 65% - liés à celui-ci, ce qui crée des investissements dans le marché. Suite à la procédure de sélection en 2003, avec une subvention de 15 millions d'euros, des projets atteignant une valeur totale de plus de 360 millions d'euros seront lancés.

9. Sur le plan négatif, une sollicitation trop forte du programme est évidente. Au cours de la procédure de sélection 2003, la Commission a reçu des propositions éligibles nécessitant un montant de subventions de 182 millions d'euros, pour un budget global de 15 millions d'euros. Le ratio de financement se situe alors en dessous de 10%. Ceci est mauvais. De tels ratios de financement si bas risquent de décourager certaines compagnies de soumettre de bonnes propositions, dans la mesure où ils craignent de perdre leur temps au niveau de leur préparation.
10. On peut ainsi conclure que les mécanismes et les objectifs du programme Marco Polo en cours sont précis, et devraient être largement poursuivis dans le cadre des prochaines perspectives financières. On peut également conclure que les moyens budgétaires sont nettement insuffisants pour financer toutes les bonnes propositions. Cela se traduit par des opportunités perdues au détriment d'un meilleur système de transport.

III. EVALUATION EX-ANTE ET CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

11. Un groupe d'experts indépendants a conduit une évaluation ex-ante sur le renouvellement du Programme Marco Polo II pour la période 2007-2013 sur la base des meilleures pratiques couramment appliquées dans les techniques d'évaluation et les protocoles. Les experts ont examiné les besoins du marché, les meilleures pratiques en matière de financement de programmes en mettant un fort accent sur les exigences budgétaires, l'évaluation de l'impact et la rentabilité. Les consultations des parties prenantes étaient également partie intégrante de cette évaluation, finalisée en juin 2004.
12. La proposition tient pleinement compte de l'évaluation et des recommandations des experts indépendants. Le document financier, annexé à la présente proposition atteste largement ce fait.
13. On doit retenir les principales conclusions ci-après:
 - a) Pour atteindre les objectifs clés à long terme du programme Marco Polo II, il est nécessaire d'étendre le champ de ce dernier avec un accroissement pertinent du budget.
 - b) La proposition Marco Polo II, lorsqu'elle son examen est confronté avec des instruments alternatifs, possède de réels points forts objectifs. Sa structure,

¹ Tonne-kilomètre : le transport d'une tonne de fret sur une distance d'un kilomètre.

fondée sur des subventions directes aux compagnies pour le lancement de services intermodaux, viables sur le moyen terme, constitue le moyen le plus efficace pour l'octroi d'un financement public, disponible aujourd'hui, pour le transport intermodal

- c) La proposition Marco Polo II est totalement compatible avec les autres initiatives menées dans le cadre de l'UE et des Etats Membres.
- d) Etant donné les objectifs concrets et confirmés du programme Marco Polo II, le budget nécessaire peut être objectivement calculé et structuré de telle sorte qu'il génère de multiples bénéfices pour la société.

IV. LA PROPOSITION POUR UN PROGRAMME « MARCO POLO II » RENOUELE (2007-2013)

14. La proposition pour un programme Marco Polo renouvelé ne change pas fondamentalement la nature et les procédures du programme. Toutefois, les trois types d'actions actuelles – transfert modal, effet catalyseur, apprentissage en commun – sont maintenues avec les mêmes conditions de base en matière de financement et exigences, comme dans le programme actuel. Il y a cependant deux nouvelles caractéristiques. Elles sont nécessaires pour assurer que Marco Polo atteigne pleinement tous ses objectifs stratégiques dans le cadre d'une politique de transport durable.

a) Une couverture géographique plus étendue

15. Aujourd'hui, l'Europe – et pas seulement « l'UE 25 », l'Union de 25 Etats Membres – va se trouver à la tête d'un marché des transports intégrés, y compris les autres candidats à l'élargissement. Egalement, les pays EFTA et EEA, comme nos voisins à l'est, en particulier la Russie, la Biélorussie, et l'Ukraine, les Balkans, et la Région Méditerranéenne font partie d'un large marché intégré émergeant pour les services de transport. La production et les caractéristiques de la chaîne d'approvisionnement ne s'arrêtent pas aux frontières de l'UE 25.
16. Afin de fournir une meilleure performance au niveau de l'environnement du système de transport dans l'UE, les options intermodales et les alternatives au transport routier doivent également être considérées hors de l'UE. On a constaté qu'il est particulièrement difficile de considérer les alternatives au transport routier au sein de l'UE, dès lors que le fret se déplace sur un camion effectuant une liaison longue distance hors de l'UE. La proposition actuelle offre toutefois les possibilités aux compagnies de « l'Europe Elargie » de participer, sous réserve que leurs pays, ni membres de l'Union Européenne et ni candidats à l'adhésion, n'aient pas conclu d'accord spécifique avec l'Union, clarifiant également leur contribution au budget du programme.

b) Nouveaux types d'actions

17. Conformément aux objectifs énumérés dans le Livre Blanc sur les Transports de 2001, le programme Marco Polo actuel fixe le transfert de l'accroissement annuel moyen du transport de fret routier vers les modes alternatifs. Cet objectif, bien que déjà ambitieux, ne peut pas être l'ultime but de nos politiques intermodales.

Cependant, le citoyen européen et l'industrie ne sont pas satisfaits avec le système de transport routier, dans lequel, aujourd'hui, 0,5% du produit intérieur brut est absorbé par la congestion. Ils sont préoccupés avec un système de transport qui dépend presque totalement on l'usage des combustibles fossiles importés et qui est responsable de la croissance des émissions de CO₂, un des gaz à effet de serre à l'origine des changement climatologiques.

Ainsi, le prochain programme Marco Polo doit réagir immédiatement afin d'atteindre une *réduction globale du transport international de fret routier*. Il le fera en s'appuyant sur l'approche précédente renforcée plus avant selon deux directions.

Autoroutes de la Mer

18. Le Livre Blanc sur les transports de 2001 a introduit l'idée de fournir des services logistiques de haute qualité basés sur le transport maritime à courte distance, qui pourrait être comparé, en raison de leurs caractéristiques de qualité, aux autoroutes et ainsi se dénommer « Autoroutes de la Mer » Ceci dotera le transport maritime d'autres capacités pour concurrencer le transport routier, et contribuer ainsi au transfert modal. L'article 12a des nouvelles orientations TEN-T adoptées le 29 Avril 2004 délimitent ce concept plus avant en ce qui concerne le réseau d'infrastructure à considérer. Le programme Marco Polo devra épouser le concept. Ainsi, la Commission propose des buts ambitieux adaptés pour les services liés aux Autoroutes de la Mer. Par exemple, des Autoroutes de la Mer devraient être mises en place entre la France et l'Espagne pour éviter le goulot d'étranglement routier dans les Pyrénées, et des initiatives analogues viennent à l'esprit pour des liaisons entre l'Italie et l'Espagne.
19. Etant donné l'organisation à grande échelle nécessaire pour de telles Autoroutes de la Mer, les projets Marco Polo devront faire plus que les actions à effet catalyseur ou de transfert modal déjà existantes. Leur intention est de transférer l'accroissement prévu du trafic routier vers les modes alternatifs. De préférence, les actions Autoroutes de la Mer devraient simplement conduire à moins de trafic routier sur une période de temps pour un corridor donné. Cette valeur ajoutée communautaire élevée et clairement visible est bénéfique pour le citoyen européen mérite une importante contribution communautaire, s'appuyant sur des projets soigneusement élaborés par de larges consortiums impliquant des chargeurs, des opérateurs de transport et des fournisseurs d'infrastructure. L'article 5, paragraphe 2 en conjonction avec l'article 2, sous (i) clarifient ce concept.

Actions d'évitement de trafic

20. La crédibilité accordée au transport intermodal n'affectera pas structurellement la croissance de la *demande* de transport. S'il est couronné de succès, il répartira la croissance de la demande de manière plus régulière. Dans ce sens, la politique en matière de transport intermodal ne relève pas encore le défi suivant, que nous devons affronter pour atteindre un système de transport durable : comment allons nous gérer la demande de transport sans affecter notre compétitivité et notre bien être ?
21. Il est temps d'inclure plus activement le secteur de la production et les systèmes logistiques à l'intérieur d'une stratégie cohérente pour des actions de développement durable. Les schémas de production, d'offre et de commande ont besoin d'être

améliorés, afin d'accroître l'intensité du transport de la production industrielle. Ainsi, la Commission propose les actions d'évitement de trafic. L'industrie elle-même a commencé à s'intéresser à ce problème, principalement pour rationaliser ses chaînes d'approvisionnement et pour réduire les coûts de distribution et de transport du transport routier. On observe donc une compatibilité d'intérêt frappante entre les mesures de renforcement de l'efficacité de l'industrie et la volonté politique de réduire les effets négatifs du transport par un simple évitement de celui-ci.

22. Deux caractéristiques de l'action, telles que décrites dans l'article 5, paragraphe 4 sont à retenir. En premier lieu, il y a également dans celle-ci un objectif quantitatif qui est la réduction de 10% de tonne ou véhicule-kilomètre dans une chaîne d'approvisionnement donnée. Cette réduction ne doit pas être le fait d'une diminution de la production ou de l'emploi, dans le but d'éviter de payer une prime aux compagnies fermant leurs usines.

c) Clarifications

23. La proposition requiert deux importantes clarifications : l'une concernant les actions prioritaires dans le secteur ferroviaire, l'autre clarifiant la question du financement des infrastructures dans le cadre du programme Marco Polo.

Création de synergies dans le ferroviaire

24. Dans le cadre de la stratégie globale en matière d'intermodalité, un accent particulier est proposé dans le secteur du fret ferroviaire pour toute action orientée vers une meilleure utilisation des infrastructures existantes. On peut citer à titre d'exemples, l'organisation de réseaux de fret ferroviaires internationaux avec des trains rapides utilisant des voies réservées pour les biens de consommation ou le courrier express. On peut également penser à l'accroissement des facteurs de charge en raison des nouvelles approches logistiques et des nouvelles solutions offertes par la technologie.

Financement des infrastructures auxiliaires

25. Le programme Marco Polo actuel prévoit déjà un financement limité pour les « infrastructures auxiliaires » ainsi dénommées. Ce sont des infrastructures qui sont nécessaires et suffisantes pour réaliser les objectifs liés aux actions de service ciblées par le programme Marco Polo. Le premier appel d'offres concernant le programme Marco Polo actuel a montré que la demande de l'industrie pour de telles infrastructures contribuant à la réussite des services, est considérable. En conséquence, la proposition en cours introduit une certaine flexibilité. L'Annexe II à la proposition présente des critères temporels et liés au projet pour les mesures d'infrastructures éligibles, en clarifiant également qu'il ne peut pas y avoir d'accumulation entre le financement TEN-T et Marco Polo pour le même élément d'infrastructure.
26. Il n'y a pas de duplication dans ce type de financement fondé sur la demande pour les infrastructures ainsi que sur l'instrument de financement du programme TEN-T. Cependant, les programmes sont intrinsèquement différents dans leur approche du financement. TEN-T est un instrument pour construire un réseau d'infrastructures européen, avec des objectifs à long terme tel que le développement d'un marché intérieur, y compris une cohésion économique et sociale. Ces considérations sont

largement absentes dans Marco Polo. C'est un instrument orienté vers le marché, gouverné par la demande en mettant l'accent sur un transfert modal durable réalisé par des *services* de transport. Les bénéficiaires de Marco Polo sont exclusivement des entreprises s'efforçant d'atteindre des buts commerciaux dans le court et moyen terme, alors que les Etats membres et les autorités publiques jouent un rôle prédominant dans les TEN-T.

27. Les projets financés dans le cadre de Marco Polo sont moins coûteux et leur période de mise en œuvre est beaucoup plus courte comparée aux projets TEN-T. La construction d'un tunnel ferroviaire, par exemple, dans les Pyrénées, nécessiterait au moins 15 ans et coûterait plusieurs milliards d'euros comparé à un service maritime co-financé dans le cadre des projets liés aux Autoroutes de la Mer financés par Marco Polo.

V EXPLICATION DES ARTICLES

L'article premier présente les objectifs du Programme. L'article est pratiquement identique à l'article premier du présent règlement. Toutefois, il précise que « de préférence davantage » que l'accroissement annuel agrégé du fret routier international prévu devrait être transféré vers des modes plus favorables à l'environnement.

L'article 2 fournit les définitions des termes du règlement les plus utilisés. Les principaux changements résident dans les définitions concernant les nouvelles actions « Autoroutes de la Mer » et « Evitement du Transport ».

L'article 3 a trait à la portée géographique du Programme. Il est désormais clairement établi que les pays qui ne sont pas Etats membres ou candidats à l'adhésion peuvent également participer au Programme, sous réserve qu'ils avoisinent l'Union Européenne et que les accords appropriés soient conclus.

L'article 4 circonscrit les candidates éligibles. Il est identique à l'article 4 du règlement existant.

L'article 5 énumère les cinq actions éligibles. A l'exception des deux nouveaux types d'actions, une attention particulière est accordée aux actions à effet catalyseur dans le marché ferroviaire. Les types d'actions actuelles restent pratiquement inchangés. Comme expliqué dans l'article 5, paragraphe 6, les conditions techniques du financement, l'étendue et le montant de la subvention, la durée du contrat ainsi que les obligations liées aux seuils et à la dissémination sont précisés à l'annexe I du règlement, qui s'inspire très largement du Programme existant. L'annexe II mentionnée également dans l'article 5, paragraphe 6, clarifie les conditions de financement de l'infrastructure auxiliaire.

L'article 6 précise que les règles détaillées de soumission et sélection des projets devront être publiées par la Commission afin de permettre la nécessaire flexibilité et adaptation de ces règles.

L'article 7 clarifie le rôle des aides d'état et du financement Marco Polo, respectivement.

L'article 8 et l'article 9 se réfèrent à la soumission et à l'évaluation des propositions au cours des étapes de la sélection.

L'article 10 fait référence à la procédure du comité de gestion, et aux règles standard de comitologie pour la gestion du programme.

L'article 11 a trait à l'enveloppe financière de référence pour les prochaines dispositions financières. Sur la base d'une évaluation approfondie dans l'évaluation ex-ante, une enveloppe de 740 millions d'euros est proposée sur la période de sept années 2007-2013, ce qui équivaut approximativement à 106 millions d'euros par an.

L'article 12 prévoit une enveloppe budgétaire globale pour des mesures d'accompagnement et pour l'évaluation indépendante de la mise en œuvre du programme.

L'article 13 décrit les règles de protection des intérêts financiers communautaires.

L'article 14 décrit les obligations en matière d'information de la Commission envers le Comité, et propose également que la Commission produise un rapport d'évaluation de l'actuel programme Marco Polo I pour le 30 Juin 2007.

L'article 15 prévoit l'abolition du règlement 1382/2003, la base légale du programme Marco Polo depuis 2003. Ce règlement aura une durée de vie jusqu'en 2010 (*voir* l'article 1 du règlement 1382/2003). Afin d'éviter toute confusion concernant l'instrument applicable après le 31 décembre 2006, il est nécessaire d'abolir le règlement 1382/2003 à partir du moment où on applique le nouvel instrument, c'est-à-dire le 1er janvier 2007. En accord avec les principes juridiques généraux, les actions fondées sous le règlement 1382/2003 continueront à être gouvernés par les règles et les instruments liés à ce règlement, même si leur durée de vie opérationnelle et financière s'étend après le 31 décembre 2006.

L'article 16 régit l'application du règlement. Afin d'éviter que le règlement 1382/2003 et le nouvel instrument coexistent, ce qui pourrait donner lieu à des problèmes d'application, l'application du nouvel instrument devra correspondre avec l'abolition du règlement 1382/2003. Il s'en suit que l'article 16 indique que le nouveau règlement sera applicable à partir du 1^{er} Janvier 2007.

ANNEXE VALEUR AJOUTEE COMMUNAUTAIRE, SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

- *Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations pesant sur la Communauté?*

Aux termes de l'article 71, sous (c) du traité, la politique communautaire des transports comprend les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports et toutes autres dispositions utiles. En outre, en vertu de l'article 2 et de l'article 3, paragraphe 1, sous (1) du traité, la Communauté a l'obligation de promouvoir l'amélioration de la qualité de l'environnement à travers une politique dans le domaine de l'environnement.

L'objectif de l'action envisagée est de lutter contre la congestion du transport routier de marchandises et d'améliorer les performances environnementales du système de fret, grâce à une utilisation plus efficace du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure. L'action envisagée 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. Elle contribuera à renforcer la sécurité des transports et à améliorer les performances environnementales du système de transport dans son ensemble

- *L'action relève-t-elle d'une compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les États membres?*

En vertu de l'article 71, paragraphe 1, du traité, la compétence est partagée avec les États membres. L'article 80, paragraphe 2, est la base juridique nécessaire pour inclure le secteur maritime dans le programme.

- *Quelle est la dimension communautaire du problème?*

La congestion provoquée par le transport routier de marchandises est un problème auquel sont confrontés, à des degrés divers, tous les États membres. Un pourcentage élevé du transport routier de marchandises (environ 20 %) est international. C'est ce segment qui connaît les taux de croissance les plus élevés. Les États membres ne peuvent, seuls, apporter une solution optimale aux problèmes liés à la croissance constante du fret routier international. En fait, les projets orientés vers l'international et exécutés par des consortiums internationaux sont dans une meilleure position pour réaliser le transfert modal lourd et durable dont on a besoin pour assurer l'équilibre du système de transport dans l'Union Européenne. La dimension communautaire du problème est donc évidente.

L'action envisagée prévoit aussi un concours financier pour des projets visant à réduire les obstacles commerciaux. Elle contribue ainsi à la réalisation du marché intérieur du secteur des transports.

Il convient d'élaborer un instrument pratique à l'échelon communautaire afin que la compétitivité du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure ne pâtisse pas du fait que le transport routier de marchandises ne supporte pas la totalité des coûts qu'il occasionne à la société.

- *Les objectifs ne peuvent-ils pas être réalisés par les États membres d'une manière suffisante?*

À un niveau purement national ou régional, les États membres peuvent s'attaquer valablement à l'objectif de désengorgement du réseau routier. Ils ne sont cependant pas en mesure de réduire de manière satisfaisante le niveau de congestion dû au fret routier international. Une initiative communautaire est nécessaire à cet égard. Si la promotion des services de fret international non routier était laissée aux seuls États membres, le risque de voir apparaître des distorsions inacceptables de la concurrence résultant de la non-coordination des financements, et éventuellement de doubles financements, serait particulièrement élevé.

- *Quelle est la solution la plus efficace par comparaison entre les moyens de la Communauté et ceux des États membres? Quelle plus-value concrète apporte l'action envisagée de la Communauté et quel serait le coût de l'inaction?*

Comme indiqué ci-dessus, il est plus efficace d'employer des moyens communautaires pour réduire le fret routier international que de laisser les États membres prendre des mesures isolément. La valeur ajoutée spécifique de la mesure envisagée est le fait qu'elle offrira au secteur des transports et de la logistique un moyen et un cadre pour s'attaquer aux problèmes structurels qui entravent le fonctionnement du marché intérieur des transports. Aucune autre action en cours ou prévue n'assure l'établissement d'un tel cadre. Il n'existe pas d'autre programme communautaire qui offre un appui à l'amélioration des performances du marché de la logistique, qui entraînera à son tour une amélioration des performances environnementales des transports.

Sans intervention de la Communauté, on peut s'attendre à un accroissement de plus de 140 milliards de tonnes-kilomètres pour le fret routier international sur le réseau européen au cours des prochaines perspectives financières (2007-2013). Ceci peut également se traduire par plus de 7 millions de trajets par camion sur une distance de 1000 kilomètres, qui représente un trajet routier international typique en Europe. Si la Communauté peut aider à transférer hors de la route ces millions de trajets par camion avec le soutien d'un budget adéquat, chaque euro dépensé en tant que subvention communautaire génèrera un bénéfice pour l'environnement en termes de coûts externes évités (pollution, accidents, etc.) de 6 euros environ.

- *Les moyens de l'intervention communautaire sont-ils proportionnés aux objectifs?*

L'objectif de l'action envisagée est de contribuer directement et immédiatement, en agissant sur le marché du fret et des services logistiques, au désengorgement du réseau routier et à l'amélioration des performances environnementales du secteur du fret.

Quel instrument est le plus adéquat pour réaliser les objectifs? (recommandation, soutien financier, reconnaissance mutuelle, réglementation, ...)

L'instrument le plus adapté à la réalisation de ces objectifs est un concours financier fondé sur un règlement du Parlement et du Conseil. Le cadre réglementaire du marché communautaire des transports est déjà largement en place. Le secteur a désormais besoin d'un soutien pratique et financier pour surmonter les obstacles structurels du

marché. En outre, un concours financier adapté aux besoins peut permettre que la compétitivité du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure ne pâtisse pas du fait que le transport routier de marchandises ne supporte pas la totalité des coûts qu'il occasionne à la société.

Dans le cas d'une réglementation, l'ampleur, la durée et l'intensité de celle-ci n'excèdent-elles pas ce qui est nécessaire?

Le champ d'application de l'instrument envisagé a été élargi par rapport au programme Marco Polo actuel. Cet élargissement sensible est nécessaire pour atteindre les ambitieux objectifs de transfert modal et amorcer une tendance globale pour la réduction du transport routier. La durée de l'action envisagée a été fixée pour 2007-2013 conformément aux prochaines perspectives financières.

La règle veut qu'un concours financier communautaire soit fondé sur un règlement du Parlement européen et du Conseil. L'action envisagée prévoit la formulation des règles essentielles relatives au concours financier, sans entrer dans des détails excessifs. Les règles de mise en œuvre détaillées seront établies par la Commission conformément à l'article 6 du règlement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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 Commission²,

vu l'avis du Comité économique et social européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁵,

considérant ce qui suit:

- (1) Le livre blanc de la Commission sur la politique commune des transports de septembre 2001 fait ressortir que le développement de l'intermodalité est le moyen pratique et efficace pour parvenir à un système de transport équilibré, et il propose le développement des Autoroutes de la Mer, des options maritimes intermodales intégrées de haute qualité, comme élément important de cette stratégie. A son sommet de Göteborg, les 15 et 16 juin 2002, le le Conseil européen a déclaré que le rééquilibrage entre les modes de transport est au cœur de sa stratégie de développement durable. En outre, à sa réunion des 15 et 16 mars 2002, le Conseil européen a souligné la nécessité de réduire l'encombrement des goulots d'étranglements dans de nombreuses régions, en mentionnant en particulier les Alpes, les Pyrénées et la mer Baltique. Les lignes maritimes des Autoroutes de la Mer sont citées comme élément important et intégral du réseau transeuropéen de transport. Un programme de financement pour l'intermodalité mû par les lois du marché constitue

² JO C [...] du [...], p.[...]

³ JO C [...] du [...], p.[...]

⁴ JO C [...] du [...], p.[...]

⁵ Avis du Parlement européen du ..., position commune du Conseil du ... et décision du Parlement européen du ...

un élément central pour développer l'intermodalité et devrait aider particulièrement la mise en place des Autoroutes de la Mer.

- (2) Si aucune mesure déterminante n'est prise, le transport routier de marchandises va globalement augmenter de plus de 60% d'ici à 2013. Cela se traduirait, pour la période 2007-2013, par une augmentation du fret routier international de 20,5 milliards de tonnes-kilomètres par an pour les 25 Etats membres de l'Union européenne, avec des conséquences négatives en terme d'accidents, de congestion, de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique et des dégâts environnementaux.
- (3) Pour affronter la croissance du transport routier de marchandises, la navigation à courte distance, le rail et les voies d'eau intérieures doivent être utilisés plus encore qu'aujourd'hui, et il est nécessaire de stimuler davantage d'initiatives vigoureuses en direction du secteur transport et logistique pour réduire la congestion routière.
- (4) Le programme instauré par le règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003, concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (programme Marco Polo)⁶ devrait donc être renforcé par de nouvelles actions ciblées sur la réduction du transport routier international. Par conséquent, la Commission propose un programme renforcé, ci-après désigné "Programme Marco Polo II" ou "le Programme", pour accroître l'intermodalité, réduire la congestion routière et améliorer les performances environnementales du système de transport de fret au sein de la Communauté. Pour atteindre cet objectif, le Programme devrait soutenir des actions en faveur du transport de fret, de la logistique et autres marchés s'y rapportant. Le Programme devrait permettre de transférer au moins (et de préférence davantage) la croissance agrégée attendue du trafic routier international de fret, vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, ou une combinaison de ces modes de transport, où les parcours routiers sont aussi courts que possible. Le programme Marco Polo en cours, régi par le règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil, devrait être remplacé.
- (5) Le programme Marco Polo II se caractérise par cinq types d'action devant aboutir à un transfert de fret durable et mesurable, ainsi qu'à une meilleure coopération au sein du marché de l'intermodalité. En outre, les actions issues du programme Marco Polo II devraient également contribuer à la réduction du transport routier de marchandises.:
- (6) Les actions financées par le programme Marco Polo II doivent avoir une dimension géographique internationale. Afin de refléter la dimension européenne des actions, les projets doivent être soumis par des entreprises établies dans des pays différents, sous forme d'un consortium présentant une action.
- (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.

⁶ JO L 196 du 2.8.2003.

- (8) Il peut y avoir des cas où le développement d'un service existant peut engendrer des bénéfices au moins égaux en termes de transfert modal additionnel, de qualité, d'avantages environnementaux et de viabilité à ceux du démarrage d'un nouveau service impliquant un niveau substantiel de dépenses.
- (9) Pour être transparente, objective et clairement délimitée, l'aide au démarrage des actions de transfert modal devrait être fondée sur les économies de coût pour la société induites par le recours au transport maritime à courte distance, au transport ferroviaire et à la navigation intérieure, ou à une combinaison de modes de transport, en lieu et place du seul transport routier. C'est pourquoi le règlement établit un montant indicatif de concours financier de 1 euro pour chaque transfert de 500 tonnes kilomètres de fret routier.
- (10) Les résultats de toutes les actions du programme devraient être diffusés de manière adéquate, afin d'en assurer la publicité et la transparence.
- (11) Lors de la procédure de sélection et au cours du déroulement du projet, 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 de concurrence contraires à l'intérêt commun. La Commission devrait, par conséquent, évaluer la mise en oeuvre des deux Programmes. Elle devrait présenter, le 30 juin 2007 au plus tard, un rapport d'évaluation des résultats du programme Marco Polo pour la période 2003-2006.
- (12) Dans la mesure où l'objectif du programme Marco Polo II ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la portée du Programme, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité stipulé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au dit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (13) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁷.
- (14) Ce règlement établit un cadre financier pour la durée totale du programme, qui est le principal point de référence pour l'autorité budgétaire 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.
- (15) Afin de sauvegarder la continuité et la transparence du programme Marco Polo, des provisions transnationales devraient être établies en matière de contrats et de procédures de sélection.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⁷ JOL 184 du 17.7.1999, p. 23.

CHAPITRE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier
Objet

Le présent règlement établit un instrument financier, ci-après dénommé "programme Marco Polo II" ou "le Programme", visant à réduire la saturation du réseau routier, à améliorer les performances environnementales du système de transport et à renforcer le transport intermodal, contribuant ainsi à un système de transport efficace et durable. Le Programme durera du 1er janvier 2007 au 31 décembre 2013.

Article 2
Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:

- (a) "action", tout projet lié au marché de la logistique, exécuté par des entreprises, qui contribue à réduire la saturation du système de transport routier de marchandises et/ou à améliorer les performances environnementales du système de transport dans le territoire des États membres ou des pays participants;
- (b) "mesure d'accompagnement", toute mesure visant à préparer ou à soutenir des actions actuelles ou futures, notamment dans les domaines de la diffusion, de la surveillance et de 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 commerciales et la promotion des ventes ne sont pas des "mesures d'accompagnement";
- (c) "infrastructure auxiliaire", l'infrastructure nécessaire et suffisante pour atteindre les objectifs des actions, incluant les installations mixtes fret-passagers.
- (d) "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, y compris la modification ou création de l'infrastructure nécessaire; 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;
- (e) "action d'apprentissage en commun", toute action destinée à améliorer la coopération afin d'optimiser, de manière structurelle, les méthodes de travail et les procédures employées dans la chaîne du transport de marchandises, en tenant compte des exigences de la logistique;
- (f) "pays tiers proche", tout pays non membre de la Communauté ou candidat à l'adhésion à la Communauté, ayant soit une frontière commune avec la Communauté,

soit une côte donnant sur une mer fermée ou semi fermée limitrophe de l'Union européenne.

- (g) "consortium", tout groupement de deux entreprises ou plus ayant conclu un accord pour exécuter ensemble une action et en partager les risques;
- (h) "action de transfert modal", toute action qui transfère directement et immédiatement du fret de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire, la navigation intérieure, ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle les parcours routiers sont aussi courts que possible, sans être une action à effet catalyseur;
- (i) "action "Autoroutes de la Mer", toute action novatrice visant à transférer directement du fret de la route vers des lignes de cabotage maritime incluant ou non des parcours sur voies d'eau intérieures, ainsi que d'autres modes de transports où les parcours routiers sont aussi courts que possible. Sont incluses les modifications ou créations des infrastructures d'appoint nécessaires à la mise en oeuvre de transferts de très grands volumes et de services maritimes et fluviaux de transports intermodaux à hautes fréquences et inclut le transport non routier de fret dans l'hinterland de chaque terminal d'Autoroute de la Mer dès lors que ce transport est intégré dans un service porte à porte ;
- (j) "action d'évitement de transport", toute action novatrice intégrant le transport dans les logistiques de production afin d'éviter le transport d'un pourcentage important de fret routier tout en maintenant les capacités globales de production et d'emploi sur le territoire de l'Union européenne, incluant la modification/création d'« infrastructure et équipement auxiliaires » ;
- k) "mesure préparatoire", toute mesure préparant une action à effet catalyseur, une Autoroute de la mer ou une action pour éviter du trafic de fret telles que les études de faisabilité technique, opérationnelle ou financière et les tests d'équipement;
- (l) "tonne-kilomètre", le transport d'une tonne de fret, ou son équivalent volumétrique, sur une distance d'un kilomètre;
- (m) "entreprise", toute entité pratiquant une activité économique, quels que soient son statut juridique et son mode de financement;
- (n) "véhicule kilomètre", tout déplacement de camion chargé ou vide sur une distance d'un kilomètre;

Article 3
Champ d'application

1. Le Programme s'applique à des actions
 - a) qui concernent le territoire d'au moins deux États membres, ou
 - b) qui concernent le territoire d'au moins un État membre et le territoire d'un pays tiers proche.

2. Lorsqu'une action concerne le territoire d'un pays tiers, les coûts qui surviennent sur le territoire de ce pays ne sont pas couverts par le programme, sauf dans les circonstances visées aux paragraphes 3 et 4.
3. Le programme est ouvert à la participation des pays candidats à l'adhésion. 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 programme est également ouvert à la participation des pays membres de l'AELE, de l'EEE, et des proches pays tiers sur la base de crédits supplémentaires et conformément aux procédures à convenir avec ces pays.

CHAPITRE II

CANDIDATS ET ACTIONS ELIGIBLES

Article 4

Candidats éligibles et bénéficiaires

1. Les projets sont présentés par un consortium composé d'au moins deux entreprises établies dans au moins deux États membres ou dans un État membre et un pays tiers proche.
2. Les entreprises établies hors d'un des pays participants visés à l'article 3, paragraphes 3 et 4, éventuellement associées au projet, ne peuvent en aucun cas être destinataires d'un financement communautaire au titre du programme.

Article 5

Actions éligibles et conditions financières

1. Les actions suivantes seront éligibles pour un financement dans le cadre du Programme:
 - a) les actions à effet catalyseur, en particulier celles visant à améliorer les synergies dans le secteur du rail par un meilleur usage des infrastructures méritent une attention particulière ;
 - b) les actions en faveur des Autoroutes de la Mer ; de telles actions seront régies par les réseaux transeuropéens conformément à la Décision 1692/96/CE ;
 - c) les actions de transfert modal incluant, le cas échéant, le transfert modal résultant du développement d'un service existant ;
 - d) les actions d'évitement de trafic;
 - e) les actions d'apprentissage en commun.
2. Les conditions financières et autres exigences spécifiques aux diverses actions sont indiquées en annexe I de ce règlement. Les conditions financiers pour les

infrastructures auxiliaires au sens de l'article 2, sous (c) sont indiquées à l'annexe II du présent règlement.

3. Les cibles politiquement prioritaires à prendre en considération dans la procédure de sélection pour ce type d'actions seront établies et, si nécessaire revues conformément à la procédure se rapportant à l'article 10, paragraphe 2.

Article 6
Règles détaillées

Des règles détaillées pour la procédure de soumission et de sélection des actions au titre du Programme seront adoptées conformément à la procédure visée à l' Article 10, paragraphe 2.

Article 7
Aides d'État

Le concours financier communautaire aux actions couvertes par le programme n'exclut pas l'octroi à la même action 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 fixées pour chaque type d'action en Annexe 1 du présent règlement. Le total des aides octroyées sous forme d'aides d'état et de financement communautaire pour les infrastructures auxiliaires ne doit pas excéder 50% des coûts éligibles .

CHAPITRE III
PRESENTATION ET SELECTION DES ACTIONS

Article 8
Présentation des actions

Les projets d'actions sont soumis à la Commission conformément aux règles détaillées établies en vertu de l'article 6. La présentation doit contenir tous les éléments nécessaires pour permettre à la Commission d'effectuer sa sélection conformément à l'article 9.

Article 9
Sélection des projets en vue d'un concours financier

La Commission évalue les projets présentés. Au cours de la sélection des projets à financer, la Commission tient compte:

- a) de l'objectif visé à l'article premier ;
- b) des conditions exposées aux annexes I et II ;
- c) de la contribution au désengorgement du réseau routier des actions proposées ;
- d) des mérites environnementaux relatifs des actions, incluant leur contribution à la réduction des impacts négatifs du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire et de la navigation intérieure..Une attention particulière

sera apportée aux projets allant au-delà des exigences légales en matière d'environnement

- e) la durabilité globale des actions.

La décision d'octroyer une aide financière est adoptée conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2.

La Commission informe les bénéficiaires de sa décision

CHAPTER IV

FINAL PROVISIONS

Article 10 *Comité*

1. La Commission est assistée par un comité
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'articles 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est de trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 11 *Budget*

Le cadre financier prévu pour la mise en œuvre du programme Marco Polo II, pour la période allant du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013, est de 740 millions d'euros.

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

Article 12 *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 de l'article 5.

Article 13 *Protection des intérêts financiers communautaires*

1. La Commission veille à ce que lors de la mise en œuvre des actions financées dans le cadre de ce règlement les intérêts financiers de la Communauté soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale par la réalisation de contrôles effectifs et le recouvrement des

sommes indûment versées ainsi que, lorsque des irrégularités sont constatées, par des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément aux règlements (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil, (CE, Euratom) n° 2185/96 du Conseil, et (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil.

2. En ce qui concerne les activités communautaires financées en vertu de présent règlement, on entend par irrégularité visée à l'article 1^{er}, du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 toute violation d'une disposition du droit communautaire ou toute méconnaissance d'une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission d'un opérateur économique qui a ou aurait pour effet de porter préjudice au budget général des Communautés ou à des budgets gérés par celles-ci par une dépense indue.
3. Des contrats et des accords ainsi que des accords avec des pays tiers participants résultant du présent règlement prévoient notamment la supervision et le contrôle financier opérés par la Commission (ou tout représentant autorisé par elle) ainsi que des contrôles par la Cour des comptes, le cas échéant, à effectuer sur place.

Article 14 *Evaluation*

1. La Commission informe le Comité au moins une fois par an sur l'exécution financière du Programme et fournit un état actualisé de toutes les actions qu'il a financées.
2. La Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation des résultats obtenus par le Programme Marco Polo pour la période 2003-2006, au plus tard le 30 juin 2007

Article 15 *Abrogation*

Le règlement (CE) n° 1382/2003 est abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2007. Les contrats établis dans le cadre du règlement (CE) n° 1382/2003 restent soumises aux dispositions de ces règles jusqu'à leur achèvement opérationnel et financier. La totalité de la procédure d'évaluation et de sélection de l'année 2006 sera également régie par le règlement (CE) n° 1382/2003, même si cette procédure se termine en 2007.

Article 16

Le présent règlement entre en vigueur le premier janvier 2007 et s'appliquera à partir de cette date.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I: Conditions financières et exigences visées à l'article 5, paragraphe 6

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
1. conditions financières	<p>(a) l'action à effet catalyseur atteint ses objectifs sur une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>(b) l'action à effet catalyseur est novatrice à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits ou les services rendus.</p> <p>(c) il est prévu que l'action à effet catalyseur entraîne un transfert modal réel et durable du transport de</p>	<p>(a) l'action en faveur des Autoroutes de la Mer (AdM) atteint ses objectifs sur une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>(b) l'action en faveur des AdM est novatrice à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits ou les services rendus.; Une attention particulière est donnée à la grande qualité du service, à la simplification des procédures et inspections conformes aux standards de sécurité et sûreté, au bon accès des ports et de</p>	<p>(a) l'action en faveur du transfert modal atteint ses objectifs sur une période maximale de 36 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>(b) l'action en faveur du transfert modal n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;</p> <p>(c) l'action en faveur du transfert modal propose un</p>	<p>(a) l'action en faveur de l'évitement de trafic atteint ses objectifs sur une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;</p> <p>(b) l'action en faveur de l'évitement de trafic est novatrice au niveau européen en terme d'intégration des logistiques de production et de transport</p> <p>(c) l'action en faveur de l'évitement de trafic a pour but d'encourager une plus grande efficacité du transport européen de</p>	<p>(a) l'action d'apprentissage en commun entraîne une amélioration des services commerciaux offerts sur le marché, en particulier pour promouvoir et/ou faciliter l'évitement de trafic routier, les transferts de la route vers les Autoroutes de la Mer, le rail, et les voies d'eau intérieures, par l'amélioration de la coopération et le partage des savoir faire pendant un maximum de 24 mois</p> <p>(b) l'action doit être novatrice à l'échelle européenne;</p> <p>(c) (b) l'action n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la</p>

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
	<p>marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, la navigation intérieure ou le transport ferroviaire;</p> <p>(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</p> <p>(e) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul</p>	<p>leurs connections avec leur hinterland, et à des services portuaires flexibles et efficaces.</p> <p>(c) Les AdM ont pour objectif d'encourager le transport maritime de très grandes quantités de fret grâce à de fréquents services intermodaux. L'action prend aussi en compte les services mixtes fret / passagers. Les connexions à l'hinterland via le rail ou les voies d'eau intérieures sont aussi encouragées;</p> <p>(d) l'effet attendu des actions AdM est d'aboutir à un transfert mesurable et durable de fret routier supérieur à la croissance prévue de ce mode de transport vers le transport maritime à courte</p>	<p>plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs;</p> <p>(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 de sélection des dits services, transparente, objective et non discriminatoire.</p>	<p>fret, sans entraver la la croissance économique, en insistant sur les modifications de procédés de production et de distribution pour aboutir à des parcours plus courts, des chargements plus rationnels, des véhicules moins vides, des flux de déchets réduits, ou toute autre initiative conduisant à une réduction significative du trafic routier de marchandises, tout en maintenant les capacités globales de production et d'emploi.</p> <p>(d) l'action a pour ambition d'atteindre un évitement de trafic d'au moins 10% des quantités actuelles de fret mesurées</p>	<p>concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;</p> <p>(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.</p>

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
	<p>transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;</p> <p>(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 de sélection des dits services, transparente, objective et non discriminatoire.</p>	<p>distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure.</p> <p>(e) L'action AdM propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission</p> <p>(f) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;</p> <p>(g) lorsque l'action impose</p>		<p>en tonnes/kilomètres ou en véhicules/kilomètres</p> <p>(e) l'action en faveur de l'évitement de 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</p> <p>(f) (e) l'action en faveur de l'évitement de trafic n'entraîne pas de distorsion inacceptable de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure</p>	

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
		de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve d'une procédure de sélection des dits services, transparente, objective et non discriminatoire.		contraire à l'intérêt commun; (g) lorsque l'action en faveur de l'évitement de trafic impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve d'une procédure de sélection des dits services, transparente, objective et non discriminatoire.	
2. financement: importance et étendue	(a) Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les mesures	(a) Le concours financier communautaire aux AdM est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les mesures préparatoires et les infrastructures	(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	(a) Le concours financier communautaire aux actions en faveur de l'évitement de trafic est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les	(a) 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

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
	<p>préparatoires et les infrastructures auxiliaires.</p> <p>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.</p> <p>Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont remboursables sous réserve que l'action présentée soit finalement sélectionnée pour un financement Communautaire.</p>	<p>auxiliaires. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre du service de transport.</p> <p>Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont remboursables sous réserve que l'action présentée soit finalement sélectionnée pour un financement Communautaire.</p> <p>La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du</p>	<p>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 sous réserve que l'action présentée soit finalement sélectionnée pour un financement Communautaire.</p> <p>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.</p>	<p>mesures préparatoires ainsi que les infrastructures et équipements auxiliaires. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.</p> <p>Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont remboursables sous réserve que l'action présentée soit finalement sélectionnée pour un financement Communautaire.</p> <p>La participation au financement du coût des</p>	<p>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 éligibles sous réserve que l'action présentée soit finalement sélectionnée pour un financement Communautaire.</p> <p>(b) Financement des infrastructures auxiliaires: sans objet</p>

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
	<p>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.</p> <p>(b) Les conditions financières applicables aux infrastructures auxiliaires sont présentées en annexe II</p>	<p>concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.</p> <p>(b) L'assistance financière communautaire, excepté pour les mesures préparatoires et les infrastructures de transport, est déterminée 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, à raison de 1€par 500 tonnes/kilomètres de fret routier transféré.</p> <p>(c) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, la Commission pourrait si</p>	<p>(b) L'assistance financière communautaire, excepté pour les infrastructures de transport, est déterminée 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, à raison de 1€par 500 tonnes/kilomètres de fret routier transféré. Ce montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental</p> <p>(c) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, la Commission pourrait si nécessaire réexaminer de temps en temps, les articles sur lesquels sont basés les</p>	<p>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.</p> <p>(b) L'assistance financière communautaire, excepté pour les infrastructures de transport, est déterminée 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, à raison de 1€par 500 tonnes/kilomètres de fret routier transféré. Ce</p>	

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
		nécessaire réexaminer de temps en temps, les articles sur lesquels sont basés les calculs, et adapter le montant des financements communautaires en conséquence. (d) Financement des infrastructures auxiliaires: sont présentés en annexe II.	calculs, et adapter le montant des financements communautaires en conséquence. (d) Financement des infrastructures auxiliaires: sans objet.	montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental (c) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, la Commission pourrait si nécessaire réexaminer de temps en temps, les articles sur lesquels sont basés les calculs; et si nécessaire adapter le montant de l'aide Communautaire en conséquence d) Les conditions financières applicables aux infrastructures auxiliaires sont présentées en annexe II	
3. Forme et durée de la convention de	Le concours financier communautaire aux actions à effet	Le concours financier communautaire aux AdM est octroyé sur la	Le concours financier communautaire aux actions en faveur du	Le concours financier communautaire aux actions en faveur de	Le concours financier communautaire aux actions de mise en commun des

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
subvention	<p>catalyseur est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois.</p> <p>Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au delà du maximum stipulé de 62 mois</p>	<p>base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois.</p> <p>Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au delà du maximum stipulé de 62 mois</p>	<p>transfert modal est octroyé sur la base de conventions. En général, la durée maximale de ces conventions est de 38 mois.</p> <p>Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au delà du maximum stipulé de 38 mois</p>	<p>l'évitement de trafic est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois.</p> <p>Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au delà du maximum stipulé de 62 mois</p>	<p>connaissances est octroyé sur la base de conventions de conventions de subventions, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 26 mois.</p> <p>Le soutien financier communautaire n'est pas renouvelé au delà de cette période de 26 mois</p>
4. montant des seuils contractuels	Le seuil indicatif de subvention minimum est de 3.000.000 € par action à effet	Le seuil indicatif de subvention minimum pour les AdM est de 4.000.000 € correspondant à un transfert modal de 2	Le seuil indicatif de subvention minimum pour les actions en faveur du transfert modal est de 1.000.000 € correspondant	Le seuil indicatif de subvention minimum pour ces actions est de 1.000.000 € correspondant à	Le seuil indicatif minimal pour une subvention d'action de mise en commun des connaissances est de

<i>Type of Action</i>	A. Actions à effet catalyseur	B. Autoroutes de la Mer	C. Transfert modal	D. Evitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Art. 5, paragraphe 1	Art. 5, paragraphe 1, sous (b)	Art. 5, paragraphe 1, sous (c)	Art. 5, paragraphe 1, sous (d)	Art. 5, paragraphe 1, sous (e)
	catalyseur	milliards de tonnes/kilomètres.	à un transfert modal de 500 millions de tonnes/kilomètres.	l'évitement d'un trafic de 500 millions de tonnes/kilomètres ou de 25 millions de véhicules/kilomètres.	250.000 €
5. Diffusion	Les résultats et méthodes des actions à effet catalyseur seront diffusés suivant un plan de diffusion afin d'atteindre les objectifs de ce règlement.	Les résultats et méthodes des AdM seront diffusés suivant un plan de diffusion afin d'atteindre les objectifs de ce règlement.	Pas d'activité de diffusion prévue pour les actions en faveur du transfert modal	Les résultats et méthodes des actions en faveur de l'évitement de trafic seront diffusés suivant un plan de diffusion afin d'atteindre les objectifs de ce règlement.	Les résultats et méthodes des actions de mise en commun des connaissances seront diffusés suivant un plan de diffusion afin d'atteindre les objectifs de ce règlement.

ANNEX II: Conditions financières applicables aux infrastructures auxiliaires aux termes des articles. 2, sous (c), et 5, paragraphe 2, du règlement

- (1) Les infrastructures auxiliaires sont éligibles à un financement communautaire dans le cadre du Programme dès lors que les conditions suivantes sont satisfaites :
 - a) l'action requiert des travaux d'infrastructure pour la mise en oeuvre d'un service de transport transférant le fret routier ou évitant le trafic de fret routier ;
 - b) les travaux d'infrastructure sont achevés dans les 18 mois à compter de la date de démarrage de l'action; pour l'évitement de trafic, ce délai peut être porté à 24 mois ;
 - c) le service de transport ou d'évitement de trafic démarre dans les 3 mois suivant l'achèvement des travaux d'infrastructure; en outre, pour l'évitement de trafic, l'évitement total convenu est obtenu pendant la durée de la convention de subvention ;
 - d) La législation communautaire applicable en matière d' environnement est respectée.
- (2) La durée maximale de la convention établie pour chaque type d'action prévu à l'article 5 peut être prolongé du temps requis pour achever les travaux d'infrastructure, mais en aucun cas au delà d'une période totale de 74 mois
- (3) Dès lors qu'un financement a été sollicité au titre de ce programme, les financements en provenance d'autres programmes communautaires, et particulièrement ceux régis par la décision approuvant les orientations TEN-T, sont exclus pour la même infrastructure.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area: Promoting the Competitiveness, Security and Environmental Sustainability of EU Transport and Energy Network

Activity: Inland, Air and Maritime Transport Policy (06 02)

TITLE OF ACTION: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE SECOND "MARCO POLO" PROGRAMME FOR THE GRANTING OF COMMUNITY FINANCIAL ASSISTANCE TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE OF THE FREIGHT TRANSPORT SYSTEM ("MARCO POLO II")

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

EX-06.0207 : Programme Marco Polo

EX-06.01 04 01 : Programme Marco Polo – dépenses pour la gestion administrative

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part b): €740 million for commitment.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure.

2.2. Period of application:

(2007 – 2013)

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention)
(see point 6.1.1)

	€million											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	29	47	95	124	124	142	142	0	0	0	0	703
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	703

b) Technical and administrative assistance and support expenditure (see point 6.1.2)

	€million											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37

€million

Subtotal a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Payments	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (*see points 7.2 and 7.3*)

€million (to three decimal places)

Commitments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055
Payments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055

€million (to three decimal places)

Total a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	31.865	51.865	101.865	131.865	131.865	151.865	151.865	0	0	0	0	753.055
Payments	10.865	28.865	53.865	83.865	105.865	118.865	138.865	100	40	36	36	753.055

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

Proposal is compatible with the Communication by the Commission concerning 2007-2013 of 10 February 2004 (COM(2004)101).

2.5. Financial impact on revenue:⁸

Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	YES	YES	YES	Heading 1A

4. LEGAL BASIS

Art. 71 and 80 of the EC-Treaty

⁸ For further information see a separate guidance paper

Regulation / of the European Parliament and of the Council, establishing the second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (“Marco Polo II”).

The financial envelope of the Programme can cover also expenses related to preparatory, follow-up, monitoring, audit and evaluation actions, which are directly required for managing the Programme and for achieving its objectives, in particular, studies, meetings, information and publication actions, (expenses linked to information networks aiming at the exchange of information), as well as all other expenses for administrative and technical assistance, to which the Commission can turn to, for managing the Programme.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention

5.1.1. Objectives pursued

If nothing is done, total road freight transport in Europe is set to grow by about 60% by 2013. The effect would be an estimated growth of international road freight in the period 2007-2013 would be 20.5 billion per year for the 25 Member States of the European Union, with negative consequences in terms of accidents, congestion, reliability of the supply chain and logistics processes and environmental damage. The external costs to society and the environment of the additional 20.5 billion tonne-kilometres on roads has been estimated at nearly 1 billion € per year. This is not acceptable.

Table: Forecast and target level of international road transport in EU-25 (in billion tonne-kilometres)⁹.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Road transport	1,762	1,813	1,864	1,915	1,966	2,019	2,073	2,126
International road transport	696	717	737	757	777	798	819	840
Off the road target		20.2	20.2	20.2	20.2	21.0	21.0	21.0

Coping with this growth implies using alternatives to road transport more intensively and systematically than hitherto. The Marco Polo II Programme is based, as well as its predecessor programme Marco Polo, on the Commission White Paper on Transport of 12 September 2001, but takes the concept of modal shift to less congested and more environmentally friendly modes of transport one significant step further in impact.

Marco Polo II is conceived to overcome the dominant legal barrier to Community funded modal shift: the problem of undue distortion of competition apparent in non-innovative actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without

⁹ Taken from ECORYS ex-ante report, where these estimations of freight transport growth have been derived from the PRIMES model that has been presented by the European Commission in the *European Energy and Transport Trends to 2030* report. The PRIMES model distinguishes 3 modes for freight transport (road, rail and inland waterways) and is one of the very few models with a wide geographical coverage (30 European countries) for freight transport forecasts.

overcoming a market barrier”. Community support to such actions quickly leads to a stringent saturation effect over the lifetime of the programme, because the easy large-volume modal shift actions are proposed and funded at the first selection rounds, but then successively competition aspects only permit to fund market-niche actions. This effect makes it impossible to achieve the projected annual modal shift.

The quantifiable objective of the Marco Polo II Programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013.

This is achieved through two basic measures: (a) moving the centre of gravity of the programme from pure modal shift to innovative modal shift actions, and (b) introduction of traffic avoidance actions.

The increase in annual budgets from EUR 25 million for Marco Polo I to EUR 106 million for Marco Polo II stems directly from (1) the overall objective for the modal shift (annually 20.5 billion tkm) and (2) the widening of EC-support for ancillary infrastructure to move the programme’s emphasis to innovative action types (incl. traffic avoidance). Concretely the Marco Polo II Programme proposes five different types of actions.

The pure modal shift actions and the common learning actions are taken over from the predecessor programme without modification. The modified catalyst actions as well as the newly introduced Motorways of the Sea and traffic avoidance actions significantly enlarge and encourage variety and potential impact of innovative solutions through widening the definition of ancillary infrastructure. Effectively, the market-driven service-bound approach is maintained, while support for infrastructure works limited to implement the non-road service or totally avoid any traffic is added.

In view of globalisation of the markets and in particular the importance of a seamless, efficient transport interface to the neighbour countries of the European Union the geographical scope for full participation of all close third countries is offered, subject to the conclusion of specific agreements.

The five types of actions:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.

3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector.

The estimated effect of the different actions can be summarised as follows:¹⁰

ACTION ¹¹	Immediate impact on traffic shift (< 1.5 years)	Short term effect (1.5 - 3 years)	Medium term effects (4 – 7 years)	Impact on structural change	ACTION IMPACT (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW ¹² / MEDIUM	HIGH	HIGH	HIGH	10.5/12
Modal shift	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM	MEDIUM/ LOW	LOW	7/12
Common learning	NIL/LOW	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM/ HIGH	7/12
Traffic avoidance	NIL/LOW ¹³	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
PROGRAM IMPACT (max = 15)	6/15	11.5/15	13/15	12.5/15	

Long term effects (more than 7 years) are expected to be similar to medium term effects.

There are basically two groups of actions: (a) high impact: catalyst, Motorways of the Sea and traffic avoidance actions with 9-10.5 points; and (b) lower impact: modal shift and common learning actions with 7 points. Modal shift actions, despite their lower overall impact, are still of great importance due to their unique feature of having an immediate impact, - an essential element of the Marco Polo intervention.

¹⁰ Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

¹¹ Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

¹² Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

¹³ No or low immediate impact due to infrastructure works preceding traffic avoidance.

As further explained below, the allocation of funding to the different intervention reflects, to a large degree, the impact they are intended to have in the market place. The saturation effect for the modal shift actions is included in the assessment.

5.1.2. *Measures taken in connection with the ex-ante evaluation*

5.1.2.1 Key features of the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation of the Marco Polo II Programme has been carried-out by a consortium lead by ECORYS through a designated Framework Contract on Impact Assessment and Ex-ante Evaluations of DG-TREN. The evaluation was conducted between 15 April and 15 June 2004. Two interim and the draft final report were delivered on 30 April, 13 May and 03 June 2004, respectively. Given the short project duration, a focused step-by-step approach is followed, based on a two-weekly reporting cycle, followed each time by a meeting with the Commission.

The methodology of the Marco Polo II ex ante evaluation is based on the European Commission document ex-ante evaluation – a practical guide for preparing proposals for expenditure programmes. This document provides a complete overview of steps to be carried out. For specific, more in-depth guidelines on impact assessment, use is made of the document a handbook for impact assessment in the Commission – How to do an Impact Assessment.

Consultants used their own databases, but have also co-operated closely with DG TREN experts involved in Marco Polo and Marco Polo related areas. All documentation and evaluations of PACT, Mini-Call for Catalyst Actions 2002 and the first selection round of Marco Polo Programme (2003-2006) were provided. A stakeholders' consultation exercise is carried out as part of the ex ante evaluation. Main stakeholders identified are representatives of modal or sub-sector associations. An overview of all documentation and stakeholders consulted as input for the evaluation is given in the ex-ante report in Annexes 1 and 9, respectively.

The ex-ante report is available on the Marco Polo website at http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

5.1.2.2 Findings and lessons learnt from the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation resulted in the following main conclusions:

1. To achieve the long-term key objectives of the Marco Polo programme, it is necessary to expand the scope of the Programme, with a corresponding cost-effective increase in budget.
2. The Marco Polo II proposal, when reviewed against alternative instruments, has significant intrinsic strengths. Its structure, based on direct grants to companies for setting up intermodal services, viable in medium-term, is the most efficient way of public intervention for intermodal transport currently available.
3. The Marco Polo II proposal is coherent with and complementary with other EU and Member States initiatives, including the Trans European Network (TEN) programme.
4. Given the concrete and ascertainable objectives of the Marco Polo programme, the necessary budget can be objectively calculated and structured in a way to generate

multiple benefits for society. In fact Marco Polo II provides value for money: the funding scenario favoured by the ECORYS experts, the “base case” with about 50% of the actions being of the innovative type (catalyst, Motorway of the Sea and traffic avoidance), results in EUR 5 billion of saved external cost for a programme budget of EUR 820 million, calculated over the contract duration alone. Of course viable actions will continue to save externalities beyond the end of their contract with the Community. Further benefits to society are: (a) creation of high-skilled jobs, mostly permanently bound to local infrastructure on EU-territory, (b) very large private investments in services and infrastructure through typical public-private-partnerships with the private sector being the main contributor, (c) more efficient use of energy, (d) higher utilisation factors of non-road transport infrastructure and (e) direct benefits through shifting freight off the road allowing better movement¹⁴ of passenger vehicles – a relief to all citizens of the European Union.

In the prediction of success rates for supported actions the Commission uses about 10% higher figures than the evaluators (see column 4 of table “Overview on distribution and impact of actions” in point 5.2). This permits to decrease the number of actions by 10%, which in turn decreases the budget of EUR 820 million recommended by the evaluators to EUR 740 million in the proposal. Consequently, the probability to reach the modal shift objective of 144 billion tkm is lower, but still acceptable. Any further reduction of budget would denature the proposal.

5.1.2.3 Assessment of alternative delivery mechanisms:

The objective of the Marco Polo II programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013. This is a quantifiable and verifiable objective.

First, this objective cannot be reached by regulatory action alone. As further explained in the Explanatory Memorandum, regulatory action has made large progress in the last few years. However, it is now time to implement, in the market, the chances and opportunities resulting from the regulatory action. Again, the Explanatory Memorandum points out that given the high risks inherent to the exploitation of such opportunities, practical Community action is necessary to stimulate risk-taking.

Second, in terms of type of programme, an intervention into the transport and logistics service market has to be proposed. Programmes supporting studies would not achieve such concrete and important impacts in the market. Indeed, the evaluation of the PACT programme recommended discontinuation of feasibility studies. Research and development programmes can contribute to the preparation of a better functioning of markets through development of new technologies or spreading of research results. However, R&D funding does not intervene directly in the market and can therefore not steer the action to support directly a concrete policy output, namely the shifting of 20.5 billion tonne-kilometres per year. A similar argument prevails for the utilisation of pure infrastructure funding programmes to reach the above policy objectives. First, infrastructure projects do not yield immediate results in terms of traffic shift, due to their relative long-term nature. Second, it is difficult, at this stage, to make an assessment of the concrete impact of an infrastructure on modal shift. To yield any impact, it will have to be used by transport services, which finally might not be the case, or at

¹⁴ Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.

least not as much as predicted perhaps one decade before. This use cannot be concretely steered by the Commission, as such regulation of transport use and demand would violate fundamental principles of the market economy. Thus, a programme geared to put concrete services in the market first and then attach some support to ancillary infrastructure is the best delivery mechanism to achieve concrete modal shifts, especially when implemented as a public-private-partnership.

Third, the scope and concrete mix of interventions proposed by the Marco Polo programme show clear benefits when compared with other types of possible market intervention programmes for the logistics market. In the first place, its scope covers the whole of the international freight and logistics market. This assures the largest possible opportunity for modal shift. Second, by proposing five types of actions, Marco Polo also intends to cover the different needs of industry, in order to trigger the best proposals. The Explanatory Memorandum explains the differences and the linkage between the proposed actions. It is also important to see the reciprocal dynamic and the interaction between catalyst, Motorways of the Sea, modal shift, traffic avoidance and common learning actions.

Thus, especially compared with PACT-like interventions, which focus on one sector of the freight market only, and only allow one type of action, or Marco Polo I which is hindered by the saturation effect for pure modal shift actions, the Marco Polo II's mix of actions, with its emphasis on innovation, including traffic avoidance, will ensure cost effectiveness as well as optimal delivery and flexibility on the way to reach its objectives when compared to actual or possible alternatives, such as price/tax measures, pure infrastructure packages, strict legislation and pure promotion strategies. Additionally the Community subvention rate of maximum 35% was assessed to be optimal.

The ex-ante report concludes in the relevant chapter 4: "Marco Polo II has been reviewed against a series of alternative delivery mechanisms and risk categories and has, as currently conceived, significant intrinsic strengths. Marco Polo II is intended as a robust, practical and focused programme, which builds on the existing Marco Polo programme and has the merit of expanded scope to achieve the key objectives."

5.1.2.4 Expected results vs. costs

The expected results of the Marco Polo programme are a yearly aggregate shift of 20.5 billion tonne-kilometre freight from international road transport to short sea, rail, inland waterway and zero-traffic (traffic avoidance). The different Marco Polo interventions should also ensure that there will be a structural change in the sector, and that the sector will, through the quality improvements induced by the programme, become more competitive and viable on a medium/long term and sustainable basis. Within the financial perspective 2007-2013, the concrete goal is to achieve at least measurable shifts of 20.5 billion tkm per year, and of 144 billion over the programme's lifetime, in the 25 Member States.

The costs to the Community budget to achieve these results are calculated to be EUR 740 million for the actions plus EUR 13 million for human resources and other administrative expenditure (see point 2.3.c). This budget is cost-effective from various points of view.

Scientific evidence suggests that the yearly increase of international road freight of 144 billion tkm translates into extra costs to society of about EUR 5 billion.

1 € expenditure under Marco Polo would thus generate about EUR 6 in savings on external costs (EUR 4.980 billion / 0.753 billion). Additionally, private investments of at least EUR 1.4 billion ((0.740 billion / 35 %) - 0.740 billion) are triggered. Experience with Marco Polo I indicate, that in average the 35% ceiling is not reached by far. In fact in the first selection round EUR 15 million of Community subsidies triggered an investment of about EUR 360 million, i.e. the subsidy rate was about 4 %. However, this very low percentage can not be applied directly to Marco Polo II, because of the absence of infrastructure funding under Marco Polo I.

The management costs (staff, committee meetings, missions) of the Marco Polo II programme, assessed to be EUR 1.865 million per year, indicate a further improvement vis-à-vis the already very efficiently managed Marco Polo I programme when compared to the programme's budget. Concerning the number of management staff, the Commission follows here the recommendations of the ex-ante report of 12-14 persons, adding a secretariat of 3 persons. The resulting team of about 16 permanent staff will run the programme, including the contracts.

With the requested average yearly budget of Marco Polo is EUR 106 million this gives for the management costs a rate of only 1.8 %.

5.1.2.5 Value added by the Community intervention

In general:

As stated in the Explanatory Memorandum, Member States on their own are not able in an optimal way to encourage a further development of non-road freight transport, given that a large part of this transport is international in nature. This fact creates a need for Community intervention.

The Community intervention through the Marco Polo programme presents an instrument for risk-financing and structural quality enhancement in the logistics service sector, which is otherwise not available, neither on Community, nor on Member States' level.

The Community intervention in the form of modal shift and catalyst actions creates additional added value, because the actions to be subsidised should be viable on their own after three or four years of subsidisation respectively.

Finally, as explained above, the interventions under this programme should create a societal benefit in form of saved external costs.

Complementarity to Trans European Networks:

The Trans European Network programme focuses on the development of roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports and traffic management systems in order to strengthen the creation of the Internal Market and reinforce Economic and Social Cohesion within the Union. Marco Polo is a service-oriented programme, providing the opportunity to fund ancillary (i.e. small-scale) infrastructure that is supportive to the services, and making use of large scale infrastructure, such as developed under the Trans European Network programme. In this respect the two programmes are complementary; the Trans European networks providing the infrastructure basis that are used by the Marco Polo initiated services.

Motorways of the Sea are a particular field of interest. As stated in the White Paper: ‘certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and Pyrenees, should be made part of the Trans European Network, just like motorways or railways’. The Trans European Network programme, on the hand, should ensure hinterland connections from and to the ports, integrating the Motorways of the Sea into the Trans European Network. On the other hand, Marco Polo, by supporting intermodal services to make use of the Motorways of the Sea, will contribute to raising a sufficient volume of traffic to validate the Motorways of the Sea.

This higher utilisation argument applies also to all non-road transport infrastructure investments European and national in the Short sea shipping, rail and inland waterways sectors.

The ex-ante report provides further details in chapter 5.

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

The Marco Polo programme features five types of actions: modal shift actions, catalyst actions, Motorways of the Sea actions, traffic avoidance and common learning actions. The required information will be given for the five types of actions in turn:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. They would change the way transport is being conducted in Europe. They will be complex in nature and require more time and effort to be successful than modal shift actions. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service. In terms of meeting policy objectives, catalyst actions will have the highest impact.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. The frame is set to give Community support to innovative entrepreneurs to tackle the problem on how to decouple market from transport growth. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector. Though not directly shifting freight off the road, they should facilitate achieving the modal

shift objective of the programme. They will be geared towards prompting replication in the market.

Table: Overview on distribution and impact of actions¹⁵:

Actions	Average Number of projects per year	Number of projects (2007-2013)	Success rate of projects	Tonne-kilometre-shift (billion)	Tonne-kilometre-share	EC subsidy for services (mio EUR)	EC subsidy for infrastructure (mio EUR)	Total EC-subsidy cost (mio EUR)	Subsidy share
Catalyst (rail synergy)	5.5	38	55%	10.5	7%	37.9	55.8	94	13%
Catalyst (others)	5.5	38	83%	23.6	16%	56.9	100.7	159	21%
Motorway of the Sea	5.5	38	55%	42.0	29%	151.6	136.6	287	39%
Modal shift	16.5	115	83%	57.5	40%	138.3	0	138	19%
Traffic Avoidance	4.5	32	66%	10.5	7%	31.6	17.1	49	7%
Common Learning	4.5	32	83%	-	-	13.7	0	13	2%
Total	42	293		144.1	100%	430.0	310.2	740	100%

In summary, 293 outputs are envisaged for seven years (2007-2013), an average of 42 interventions out of 150 proposals submitted per year. This provides a success rate of one in three, which is essential to receive proposals from the best market players (see ex-ante report, chapter 7 “Stakeholders’ consultation”). With an average budget of EUR 106 million per year, the financial assistance intensity per output would be EUR 2.5 million. This would be in average about 2.5 times more than the average contract volume of Marco Polo I. The corresponding efficiency gains in management costs have been described above.

5.3. Methods of implementation

Because of the strong linkage of the programme to key transport policy objectives, the need to steer catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions in view of helping achieve policy priorities, this programme will be directly managed by the Commission using regular staff and, in the framework of accompanying measures and programme evaluation, outside expertise.

¹⁵ Figures given for total programme lifetime 2007-2013, except for column 2.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part b - (over the entire programming period)

(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)

6.1.1. Financial intervention

Commitments (€million)

Breakdown	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Catalyst actions (rail synergy)	4	6	13	17	17	18	19	94
Catalyst actions (others)	6	11	21	28	28	32	33	159
Motorways of the Sea	12	20	38	50	50	61	59	287
Modal shift actions	5	9	19	24	24	28	28	138
Traffic avoidance	2	3	7	9	9	9	10	49
Common learning actions	1	1	2	2	2	2	3	13
Dissemination and accompanying measures	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	30	50	100	130	130	150	150	740

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

According to Article 12 of the proposal the values given below indicate maximum figures, representing 5% of the budgetary envelope in point 2.1 of this financial statement.

€million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Technical and administrative assistance	1	3	5	6	6	8	8	37
a) Technical assistance offices								
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>								
Subtotal 1								
2) Support expenditure								
a) Studies								
b) Meetings of experts								
c) Information and publications								
Subtotal 2								
TOTAL	1	3	5	6	6	8	8	37

6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)¹⁶

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in €million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Catalyst Actions (rail synergy)</u>	Projects	38	2.474	94
<u>Catalyst Actions (others)</u>	Projects	38	4.184	159
<u>Motorways of the Sea</u>	Projects	38	7.553	287
<u>Modal Shift Actions</u>	Projects	115	1.200	138
<u>Traffic Avoidance</u>	Projects	32	1.531	49
<u>Common learning actions</u>	Projects	32	0.406	13
<u>Dissemination and accompanying measures</u>	Projects	0	0	0
TOTAL COST				740

If necessary explain the method of calculation

¹⁶ For further information, see separate explanatory note.

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	10; out of which 2 existing	0	10	Selection of projects, monitoring and evaluation of catalyst, MoS, traffic avoidance and common learning actions, dissemination activities
	B	3; out of which 1 existing	0	3	Technical contract management, monitoring of modal shift actions, database and website management
	C	3; out of which 1 existing	0	3	Secretarial support
Other human resources					
Total		16; out of which existing	0	16	

The number of staff follows directly chapter 12 of the Ex-ante Report, recommending 12 to 14 staff plus secretariat.

The requirements for human and administrative resources will be covered by the allocation assigned to the managing Directorate General in the frame of the annual allocation procedure.

The allocation of posts will depend partly on the internal organisation of the next Commission and partly on an eventual re-allocation of posts between services, following the new financial perspectives.

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	1.728.000	16 officials at standard costs 108.000 € each
Temporary staff	0	
Other human resources (specify budget line)	0	
Total per year	1.728.000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7)		
A0701 – Missions	62.000	78 x 800 €
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees – Advisory committee according to Art. 3 of Comitology Decision	75.000	3 x 25.000 €
A07032 – Non-compulsory committees ¹		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
Information systems (A-5001/A-4300)		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total per year	137.000	

¹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

The amounts are total expenditure for twelve months.

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure

The amounts are total expenditure for twelve months.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	1.865.000 €
II.	Duration of action	7 years
III.	Total cost of action (I x II)	13.055.000 €

(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.)

Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

Follow-up and monitoring of the five types of actions envisaged by the Marco Polo programme will be as follows:

Innovative actions (catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance): The granting of subsidies to these types of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. As stated above, this close steering function will be an important feature of these innovative actions. Further, regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each action will be monitored on spot several times during its life-time.

The objective of these innovative actions, while more complex than the one of the (pure) modal shift actions, can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables, in particular for ancillary infrastructure works, if any. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

All these actions will also feature a modal shift / traffic avoidance objective, which is easily verifiable.

Commission staff will be closely involved in these projects. Depending on the specific features of the project, “accompanying measures” for dissemination or monitoring of outputs should be included in the individual project’s work plan and budget.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the project on structural change and traffic shift / traffic avoidance after the termination of the subsidy.

Modal shift actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each modal shift action should be visited at least once in its life-time on the spot. This practice has been followed already in the PACT and Marco Polo I programmes, with good success.

The objective of these modal shift actions is straightforward: shift 500 tkm per 1 € support given from road to short sea shipping, rail, or inland waterway and achieve viability within a maximum of 36 months of support. The contract will therefore contain quantified objectives, whose attainment will be easily verifiable.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report on the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the projects in terms of traffic shift after the termination of the subsidy.

Common learning actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Further, regular reporting obligations will be provided for. Each common learning action should end with a work shop on the subject. This serves both dissemination purposes and a common understanding of what was achieved. Depending on the type of project, such workshops could also be an opportunity to agree of further implementation of the knowledge gained. One example could be the signing of an action plan, to be implemented under the auspices – not necessarily always with further funding – of the Commission.

The objective of the common learning actions can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify whether the knowledge gained will be effectively applied in the market, and the effects of such application.

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

A thorough evaluation report on the Marco Polo I programme (2003-2006) is scheduled for the end of 2006, with the results being presented before 30 June 2007, according to Article 14 of the proposal (Marco Polo II). This evaluation will be able to build on information gained from four selection procedures, a number of modal shift and common learning projects already terminated, and catalyst actions already well under way.

The evaluation will focus on the impact of the Marco Polo I programme in terms of traffic shift. Stimulating traffic shift is the prime of objective of the Marco Polo I programme. Besides, it will analyse the management and progress of the ongoing projects.

Based on Article 12 of the proposal, additional external evaluations will be carried-out on the Marco Polo II Programme. In line with the recommendations in chapter 11 of the Ex-ante Report, such an exercise will be implemented for Marco Polo II as a Mid-Term Evaluation in 2010 and an Ex-post Evaluation in 2015.

9. ANTI-FRAUD MEASURES

- As the contracts for all actions envisaged will be standard subvention contracts, the generally applicable anti-fraud measures will apply.

- Output will be clearly visible and measurable in all types of action. The types of subsidy will be straightforward: expenditure in investment, and costs arising from operations. These items can be verified in details, and there is enough material and knowledge through the PACT and Marco Polo I projects to make an informed assessment of the dangers of fraud.
- Furthermore, especially for catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions, monitoring will be close, and project progress will be rigorously appraised by Commission staff. Special attention will be given to the proper execution of the ancillary infrastructure works, if any.
- On the spot visits will be a steady feature of all projects.
- Depending on the complexity of the projects, specific monitoring tasks can be entrusted to specialised staff or outside consultants, for instance for validating business plans, viability forecasts, and other accounting problems as well as construction problems.
- Like the PACT evaluation did, the external evaluation foreseen in 2006 should also evaluate the control systems and the budgetary execution of the various actions.
- Like the PACT and Marco Polo I programmes, Marco Polo II will feature transparent and focussed selection procedures, based on the presentation of objective and verifiable applications. Commission staff from various departments will be evaluating the proposals. The Member States' Committee will give an opinion on the funding proposal by the Commission. In order to further increase the transparency of the proposals, industry associations could be asked to comment on certain aspects of applications, such as their impact on competition.