



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.07.2004  
COM(2004)478 final

2004/0157(COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece el segundo programa «Marco Polo» para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías  
("Marco Polo II")**

(presentada por la Comisión)

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### INTRODUCCIÓN Y RESUMEN

El sistema europeo de transportes deberá afrontar retos considerables en la próxima década. Habrá que dar una gran batalla para encontrar los fondos precisos para efectuar inversiones a largo plazo en infraestructuras de transporte y evitar el colapso de nuestro sistema de transporte de mercancías por carretera. Según las previsiones, el transporte de mercancías por carretera experimentará un crecimiento de más del 60 % de aquí a 2013 en la Unión Europea, y se multiplicará por dos de aquí a 2020 en los 10 nuevos Estados miembros. Esto se traduce en congestión, degradación del medio ambiente, accidentes y riesgo de que la industria europea, que necesita contar para la gestión de sus cadenas de suministro con sistemas de transporte fiables y económicos, pierda competitividad.

El transporte de mercancías por carretera, además, es totalmente dependiente de los combustibles fósiles, por lo que el sistema de transporte resulta vulnerable a la modificación de los patrones de suministro planetario. Por otra parte, los combustibles fósiles generan cuantiosas emisiones de CO<sub>2</sub>. En consecuencia, a la Unión le interesa, desde el punto de vista de la mejora tanto del comportamiento ambiental como de la consistencia de la economía del transporte, contar con un sistema de transporte de mayor eficiencia energética.

Esta situación exige un mayor recurso a la intermodalidad. La intermodalidad permite un mejor aprovechamiento de la infraestructura y los servicios existentes mediante la integración en la cadena logística de los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores. De esta manera, se puede disponer de un sistema de transportes mejor sin tener que esperar a que se construyan las infraestructuras de red de gran envergadura necesarias. La intermodalidad representa, ya en este momento, una opción política para evitar el colapso del sistema de transporte de mercancías por carretera.

Fiel a su vocación práctica, la política europea de intermodalidad cuenta ya con un programa orientado al mercado cuyo propósito es transferir tráfico de mercancías de la carretera a los modos más respetuosos con el medio ambiente: el programa Marco Polo (2003–2006), instituido por el Reglamento 1382/2003 del Consejo y el Parlamento y dotado de un presupuesto de 100 millones de euros. Concretamente, la finalidad de este programa es transferir el incremento medio anual del transporte internacional de mercancías por carretera hacia los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores.

Con el fin de dar respuesta a los grandes retos antes mencionados, se propone un programa «Marco Polo II» renovado y adaptado para las próximas perspectivas financieras (2007–2013). La Comisión, apoyándose en los mecanismos del programa actual, ya bien rodados, propone dos nuevos tipos de acción: Autopistas del mar y Acciones de evitación de tráfico. Se pretende que desemboquen en una reducción real del transporte internacional de mercancías por carretera, objetivo caro tanto a nuestros ciudadanos como a los usuarios del transporte industrial. Marco Polo II, además, incorpora a su ámbito de aplicación a todos los países vecinos de la Unión Europea, al tiempo que subraya el papel del transporte ferroviario de mercancías y clarifica el alcance de algunas medidas en materia de infraestructuras.

Basándose en una evaluación *ex ante* independiente, la Comisión propone una dotación presupuestaria global de 740 millones de euros para el periodo 2007–2013, es decir,

aproximadamente 106 millones al año. Con ello se conseguirá desplazar de la carretera más de 140 000 millones de toneladas-kilómetro de mercancías (equivalentes a 7 millones de desplazamientos de 1 000 kilómetros en camión) y se reducirán en 8 400 millones de kilogramos las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Habida cuenta de los perjuicios al medio ambiente y de los accidentes que se evitarán, así como de la reducción del consumo de energía y del deterioro de las infraestructuras, se prevé que los beneficios generados asciendan a unos 5 000 millones de euros. Por lo tanto, cada euro subvencionado por Marco Polo II generará más de 6 euros de beneficios sociales y medioambientales para nuestra sociedad.

## **I INTERMODALIDAD: UNA NECESIDAD PARA MEJORAR EL SISTEMA DE TRANSPORTES**

1. El sistema de transportes europeo deberá afrontar retos considerables en la próxima década. Basten dos cifras para ilustrarlo. A largo plazo, harán falta unos 600 000 millones de euros para completar las infraestructuras necesarias para crear una red transeuropea. Al mismo tiempo, se prevé un incremento del transporte de mercancías por carretera, espina dorsal de la logística europea actual, de aquí a 2013, de más del 60% en la Unión Europea ampliada, así como una duplicación de aquí a 2020 en los 10 nuevos Estados miembros. Habrá que dar una gran batalla para encontrar los fondos precisos para efectuar inversiones a largo plazo en infraestructuras de transporte y evitar el colapso inminente de nuestro sistema de transporte de mercancías por carretera.
2. Por consiguiente, a partir de ahora, es imperativo hacer *un mejor uso de la infraestructura y los servicios existentes*.
3. Este es el sentido de la intermodalidad: engarzar mejor las alternativas al transporte por carretera –transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores– en la cadena de suministro para conseguir que se utilicen más, sin quedarse a la espera de la futura creación de infraestructuras estratégicas ni del colapso del sistema de transporte de mercancías por carretera.
4. La política intermodal constituye una sensata iniciativa para aliviar la presión que padece el sector del transporte de mercancías por carretera, lo cual es positivo para el transporte por carretera, pero también para la sociedad en general, ya que las alternativas a dicho transporte contaminan menos, ocasionan menos accidentes y poseen todavía amplias capacidades. Por ello, la política de intermodalidad propone, apoyándose en el sentido común y con un esfuerzo financiero relativamente pequeño, unas actuaciones prácticas y de eficacia inmediata para mejorar nuestro sistema de transportes. No resulta sorprendente, en consecuencia, que el Consejo Europeo de Gotemburgo de junio de 2001 declarase que las medidas encaminadas a facilitar la transferencia modal del transporte por carretera hacia otros modos más respetuosos del medio ambiente constituyen el núcleo de la política de transporte sostenible.
5. Sin embargo, el transporte intermodal es una opción de transporte compleja, en la que participan diversos agentes con distintos modelos de negocio, en un entorno fragmentado y de pequeña escala, separados incluso a menudo por culturas modales y que siguen pautas nacionales. La Comisión es consciente de que corresponde en primer lugar a los operadores del mercado mejorar el transporte intermodal en los

mercados, a los que se accede libremente y en los que prevalecen las normas de la libre competencia y de la oferta y la demanda. No obstante, para liberar plenamente el potencial que encierra el transporte intermodal es preciso incentivar la voluntad de asumir los riesgos inherentes al abandono de la carretera en favor de los modos alternativos. Muchas empresas de transporte trabajan hoy en mercados que se encuentran en plena reestructuración. Sus márgenes son reducidos, la planificación, difícil, el futuro, incierto. Por ello, es preciso idear programas de apoyo prácticos y orientados al mercado que ayuden al sector intermodal a asumir riesgos y aceptar el reto que supone conseguir una transferencia modal sostenida y de envergadura, en consonancia con los objetivos señalados en el Libro Blanco de la Comisión de 2001. Estos exigían mantener cuando menos, en 2010, los porcentajes modales existentes al cambiar de siglo.

6. Aparte de esta poderosa razón de orden político, existe una nueva justificación que induce a centrarse totalmente en las opciones intermodales. Actualmente, si la industria europea mantiene o refuerza la competitividad de su producción basada en Europa se debe en gran medida a la logística avanzada, la optimización de la producción y la distribución y la creación de valor en este proceso. Estas cadenas de suministro tan complejas son cada vez más vulnerables a la disminución de la fiabilidad y el incremento de los costes del transporte de mercancías por carretera. Así pues, si deseamos conservar los activos y los procesos de producción en Europa, la logística intermodal tendrá que convertirse en una ocupación básica de la industria de producción europea. El énfasis en la logística intermodal creará además grandes oportunidades para la mano de obra altamente especializada y la excelencia en los procesos, al abrigo de la deslocalización. La nueva versión del programa Marco Polo, más sólida que sus programas predecesores, constituye una invitación permanente a que los organizadores de la cadena de suministros se unan al esfuerzo por conseguir un sistema de transportes competitivo y sostenible.

## **II. EL ACTUAL PROGRAMA MARCO POLO: PRIMERAS Y ALENTADORAS ENSEÑANZAS**

7. Ya en 1997, la Comunidad estableció un programa de apoyo orientado al mercado para lanzar nuevos servicios intermodales que pudieran apartar de la carretera el transporte de mercancías, las acciones piloto a favor del transporte combinado amparadas en el Reglamento 2196/98 del Consejo. Este programa pudo contar con un presupuesto de 35 millones de euros para un periodo de cinco años. Una evaluación externa del programa demostró que los fondos invertidos en estas subvenciones crearon valor real en términos de ahorro de costes externos, tales como menor contaminación, menor número de accidentes y menor congestión, de resultados de la transferencia modal. Sobre la base de una propuesta de la Comisión de febrero de 2002, el Consejo y el Parlamento decidieron, en julio de 2003, la creación del programa «Marco Polo», basado en el Reglamento 1382/2003. Este programa, dotado de un presupuesto de 100 millones de euros para el periodo 2003–2006, tiene unos objetivos muy concretos: contribuir a que el anunciado incremento del transporte internacional de mercancías no utilice la carretera, sino los modos alternativos. Por lo tanto, los objetivos del programa son mensurables, y sus beneficios pueden ser claramente demostrados.
8. El primer procedimiento de selección del programa Marco Polo (2003–2006) se inició en octubre de 2003. Sus resultados demostraron el valor añadido de un

programa de apoyo de alcance comunitario a acciones intermodales concretas basadas en el mercado. Con los 15 millones de euros aportados por el presupuesto comunitario se lanzarán nuevos servicios que desvíen de la carretera el transporte de mercancías. Según las previsiones, la transferencia modal conseguida será incluso superior al incremento anual esperado del tráfico internacional de mercancías por carretera, estimado en unos 12 000 millones de toneladas-kilómetro<sup>1</sup>. Así pues, se alcanzaría claramente el objetivo central del programa Marco Polo. En segundo lugar, en términos de valor monetario, los beneficios para el medio ambiente que se prevé conseguir gracias a las subvenciones –menor contaminación, menos CO<sub>2</sub>, menos accidentes– son varias veces superiores a la subvención. Por último, el programa Marco Polo espera que los participantes en los proyectos financien una buena parte –al menos el 65 %– de sus costes, generando así inversión en el mercado. De resultados del procedimiento de selección de 2003, con una subvención de 15 millones de euros, se acometerán proyectos por un valor total de 360 millones.

9. En cuanto a los aspectos negativos, es evidente que el programa recibe muchas más solicitudes de las que puede atender. En el procedimiento de selección del 2003, la Comisión recibió propuestas admisibles que solicitaban subvenciones por valor de 182 millones de euros, mientras que el presupuesto total ascendía sólo a 15. Así pues, el porcentaje de financiación se sitúa por debajo del 10 %. Esto no es bueno, ya que con un porcentaje de financiación tan bajo algunas empresas que podrían presentar buenas propuestas pueden desistir de hacerlo por considerarlo tiempo perdido.
10. Por consiguiente, cabe concluir que los mecanismos y objetivos del actual programa Marco Polo son sólidos y convendría mantenerlos en buena medida para las siguientes perspectivas financieras. Pero tampoco puede eludirse la conclusión de que los medios presupuestarios del programa resultan insuficientes para financiar todas las propuestas de calidad. Esto significa una pérdida de oportunidades en detrimento de la mejora del sistema de transportes.

### III. EVALUACIÓN *EX ANTE* Y CONSULTA CON LAS PARTES INTERESADAS

11. Un grupo de expertos independientes llevó a cabo la evaluación *ex ante* de la renovación del programa Marco Polo II para el período 2007–2013 sobre la base de las mejores prácticas actuales aplicables en materia de técnicas y marcos de evaluación. Los expertos pasaron revista a las necesidades del mercado y a las mejores prácticas europeas en cuanto a financiación de programas, haciendo particular hincapié en las necesidades presupuestarias, la evaluación del impacto y la eficacia en función de los costes. En el contexto de esta evaluación, finalizada en junio de 2004, se celebraron asimismo consultas con las partes interesadas.
12. La propuesta actual tiene plenamente en cuenta dicha evaluación, así como las recomendaciones de los expertos independientes. La ficha financiera anexa a la propuesta atestigua ampliamente este hecho.
13. Convendría retener las siguientes conclusiones importantes:

---

<sup>1</sup> Toneladas-kilómetro: el transporte de una tonelada de carga a una distancia de un kilómetro.

- a) Para conseguir los objetivos clave a largo plazo del programa Marco Polo II es necesario ampliar el alcance del programa, incrementando consiguientemente su presupuesto.
- b) La propuesta Marco Polo II tiene, comparada con eventuales instrumentos alternativos, algunos puntos fuertes intrínsecos notables. Su estructura, basada en las subvenciones directas a las empresas para la creación de servicios intermodales viables a medio plazo, es la manera más eficiente con que se cuenta hoy de invertir fondos públicos en el transporte intermodal.
- c) La propuesta Marco Polo II es plenamente compatible con otras iniciativas de la UE y de los Estados miembros.
- d) Dado que el programa Marco Polo II tiene señalados unos objetivos concretos y verificables, es posible calcular objetivamente el presupuesto necesario y estructurarlo con el fin de generar múltiples beneficios para la sociedad.

#### **IV. PROPUESTA DE SEGUNDO PROGRAMA «MARCO POLO II» (2007–2013)**

14. La propuesta de nuevo programa Marco Polo no modificará sustancialmente la naturaleza ni los procedimientos del programa. De hecho, se conservan los tres tipos de acción ya existentes (acciones de transferencia entre modos de transporte, de efecto catalizador y de aprendizaje en común) con unas condiciones de financiación y unos requisitos básicamente iguales a los del programa actual. Se añaden, sin embargo, dos novedades que resultan necesarias para garantizar que Marco Polo alcance plenamente sus objetivos estratégicos globales en el marco de una política de transportes sostenible:

##### **a) Alcance geográfico más amplio**

15. Hoy en día, Europa (y no sólo los 25 Estados miembros de la Unión o UE-25) está avanzando hacia un mercado del transporte integrado, que incluirá a los nuevos candidatos a la ampliación. Pero también los países de la AELC y del EEE, así como los vecinos del Este, en particular Rusia, Belarús y Ucrania, de los Balcanes y del Mediterráneo forman parte de un incipiente gran mercado integrado de los servicios de transporte. Los determinantes de la producción y de la cadena de suministros no se detienen en las fronteras de la UE-25.
16. Con el fin de mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transportes en la UE, es preciso tener también en cuenta las opciones intermodales y las alternativas al transporte por carretera fuera de la UE. Se ha comprobado que es muy difícil estudiar alternativas al transporte por carretera en la UE una vez que la mercancía se embarca en un camión de larga distancia fuera de la UE. Por este motivo, la propuesta actual hace posible la participación de empresas de la «Europa más amplia», siempre que sus países, aunque no sean miembros de la Unión Europea ni candidatos a la adhesión, hayan celebrado un acuerdo específico con la Unión, en el que en particular se aclare su aportación al presupuesto del programa.

## b) Nuevos tipos de acción

17. En consonancia con los objetivos expuestos en el Libro Blanco sobre transportes de 2001, el actual programa Marco Polo se propone transferir el incremento medio anual del transporte internacional de mercancías por carretera a los modos alternativos. Este objetivo, aun siendo ambicioso, no puede ser la meta definitiva de nuestras políticas intermodales. En realidad, el ciudadano y la industria de Europa no están satisfechos con un sistema de transporte por carretera en el que, actualmente, la congestión dilapida el 0,5% del producto interior bruto europeo, ni con un sistema de transportes que, además de depender casi por completo de unos combustibles fósiles que, de forma creciente, es preciso importar, es responsable del rápido aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub>, uno de los gases de invernadero causantes del cambio climático.

Por consiguiente, el próximo programa Marco Polo debe dar un salto cualitativo hacia una *reducción global del transporte internacional de mercancías por carretera*. A tal efecto, se reforzará el enfoque precedente de dos maneras distintas:

### *Autopistas del mar*

18. El Libro Blanco sobre el transporte de 2001 introdujo la idea de prestar unos servicios logísticos de alta calidad basándose en el transporte marítimo de corta distancia, a los que, por resultar comparables a las autopistas en sus aspectos cualitativos, denominó «autopistas del mar». Esto pondría al transporte marítimo en condiciones de competir con el transporte por carretera, contribuyendo de esta manera a la transferencia modal. La letra a) del artículo 12 de las nuevas directrices sobre redes transeuropeas de transporte (RTE-T) adoptadas el 29 de abril de 2004 delimitan con más precisión este concepto en lo que se refiere a la infraestructura de redes que debe establecerse. El programa Marco Polo debe estar en sintonía con este concepto. Por ello, la Comisión propone unas metas adecuadamente ambiciosas para los servicios de autopistas del mar. Por ejemplo, deben crearse autopistas del mar entre Francia y España para evitar el punto de estrangulamiento de los Pirineos, y cabrían iniciativas similares entre Italia y España.
19. A la vista de la gran envergadura de estas autopistas del mar, es necesario que los proyectos de Marco Polo hagan algo más que las acciones de efecto catalizador o de transferencia entre modos de transporte ya existentes. El propósito de estas es desviar hacia los modos alternativos el incremento previsto del tráfico por carretera. Las acciones de las autopistas del mar, sin embargo, tienen por simple objetivo el que en un *corredor dado el tráfico por carretera disminuya con el tiempo*. Por su elevado valor añadido comunitario y por el beneficio claramente perceptible para el ciudadano europeo, estas acciones merecen una elevada contribución comunitaria a proyectos cuidadosamente preparados por grandes consorcios en los que participen transitarios, operadores de transporte y suministradores de infraestructuras. El apartado 2 del artículo 5, unido a la letra i) del artículo 2, aclaran el concepto.

### *Acciones de evitación de tráfico*

20. El recurso al transporte intermodal no afectará estructuralmente al crecimiento de la *demanda* de transporte. Lo que conseguirá, en caso de tener éxito, es distribuir más

equitativamente el crecimiento de la demanda. En ese sentido, la política de transporte intermodal no aborda todavía un reto que habrá que tener en cuenta si se quiere contar con un sistema de transportes sostenible: ¿cómo gestionar la demanda de transporte sin afectar a nuestra competitividad y a nuestro bienestar?

21. Es el momento de incluir más activamente al sector de la producción y a los sistemas logísticos en una estrategia coherente en favor de las acciones de desarrollo sostenible. Es preciso mejorar los patrones de producción, suministro y pedido con el fin de incrementar la intensidad de transporte de la producción industrial. A tal efecto, la Comisión propone las acciones de evitación de tráfico. La propia industria ha comenzado ya a afrontar esta cuestión, básicamente con el fin de simplificar sus cadenas de suministro y reducir los costes de distribución y transporte por carretera. Por ello, existe una notable compatibilidad de intereses entre las medidas de fomento de la eficiencia adoptadas por la industria y la voluntad política de reducir los efectos negativos del transporte mediante el sencillo expediente de evitarlo.
22. Merece la pena destacar dos características de la acción, expuestas en el apartado 4 del artículo 5. En primer lugar, existe aquí también un objetivo cuantitativo: la reducción del 10 % de las toneladas-kilómetro o vehículos-kilómetro en una cadena de suministro dada. Con el fin de no primar a las empresas que hayan cerrado fábricas, esta reducción no puede deberse a una caída de la producción o del empleo.

### **c) Aclaraciones**

23. La propuesta aporta además dos aclaraciones importantes, una en relación con las acciones prioritarias en el sector ferroviario y la otra en relación con el alcance de la financiación de infraestructuras en el programa Marco Polo.

#### *Creación de sinergias en el ferrocarril*

24. En consonancia con la estrategia general en materia de intermodalidad, se propone poner especial énfasis en todas las acciones encuadradas en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril encaminadas a utilizar mejor las infraestructuras existentes. Cabe citar como ejemplo la creación de redes internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril con trenes rápidos o vías dedicadas para bienes de consumo o correo urgente. También podría pensarse en el incremento de los factores de carga conseguido mediante nuevos enfoques logísticos y nuevas soluciones tecnológicas. Todo ello se explica en el apartado 1 del artículo 5.

#### *Financiación de infraestructuras auxiliares*

25. El actual programa Marco Polo propone ya cierta financiación limitada para las denominadas «infraestructuras auxiliares». Se trata de infraestructuras que son necesarias y suficientes para alcanzar los objetivos de las acciones relacionadas con servicios a que apunta el programa. La primera convocatoria del actual programa Marco Polo ha puesto de manifiesto que existe en el sector una considerable demanda de estas infraestructuras que ayudan a triunfar a los servicios. En consecuencia, la nueva propuesta introduce cierta flexibilidad. Su anexo II ofrece unos criterios de admisión, relacionados con los plazos y los proyectos, aplicables a las medidas de infraestructuras y deja claro que no es posible acumular la financiación de RTE-T y la de Marco Polo para la misma infraestructura.



26. No existe solapamiento entre este tipo de financiación de infraestructuras impulsada por la demanda y el instrumento de financiación del programa RTE-T. En realidad, el enfoque en materia de financiación de ambos programas es intrínsecamente distinto. RTE-T es un instrumento que sirve para construir una red de *infraestructuras* europea con objetivos a largo plazo tales como el desarrollo del mercado interior y la cohesión social y económica. Este tipo de consideración está prácticamente ausente de Marco Polo, que es un instrumento orientado al mercado e impulsado por la demanda que se centra en el logro de una transferencia modal sostenible mediante los *servicios* de transporte. Los beneficiarios de Marco Polo son exclusivamente empresas que tratan de alcanzar unas metas comerciales a corto y medio plazo, mientras que en RTE-T el papel predominante lo desempeñan los Estados miembros y las autoridades públicas.
27. En comparación con los proyectos de RTE-T, los proyectos financiados por Marco Polo son menos costosos y tienen un período de ejecución mucho más breve. La construcción, por ejemplo, de un túnel ferroviario a través de los Pirineos tendría un plazo de al menos 15 años y costaría varios miles de millones de euros, cifras alejadas de las de un servicio marítimo cofinanciado en el marco de un proyecto de autopistas del mar al amparo de Marco Polo.

## V COMENTARIOS SOBRE LOS ARTICULOS

El **artículo 1** expone el objetivo del programa, siendo casi idéntico al artículo 1 del Reglamento actual. No obstante, afirma que debería transferirse a los modos más respetuosos con el medio ambiente «preferiblemente más» del incremento agregado anual esperado del tráfico internacional de mercancías por carretera.

El **artículo 2** presenta las definiciones de los términos más utilizados en el Reglamento. Las modificaciones principales se refieren a las definiciones de las nuevas acciones «autopistas del mar» y «evitación de tráfico».

El **artículo 3** se refiere al alcance geográfico del programa. Queda claro ahora que también pueden participar en el programa los países que no son ni Estados miembros ni candidatos a la adhesión, siempre que sean vecinos de la Unión Europea y celebren los oportunos acuerdos.

El **artículo 4** explica quiénes pueden solicitar la financiación y es idéntico al artículo 4 del Reglamento existente.

El **artículo 5** enumera las cinco acciones admisibles. Aparte de los dos nuevos tipos de acción, se hace especial hincapié en las acciones de efecto catalizador en el mercado ferroviario. Son pocos los cambios en lo que se refiere a los tipos de acción actuales. Como se explica en el apartado 6 del artículo 5, las condiciones técnicas para la financiación, el alcance y la intensidad de la subvención, la duración del contrato, los mínimos y las obligaciones de difusión figuran en el anexo I del Reglamento, y se inspiran en gran medida en el programa existente. El anexo II, mencionado también en el apartado 6 del artículo 5, clarifica las condiciones para la financiación de infraestructuras auxiliares.

El **artículo 6** explica que las normas detalladas de presentación y selección de proyectos las publicará la Comisión, gracias a lo cual podrán adaptarse con más flexibilidad.

El **artículo 7** aclara la función respectiva de las ayudas estatales y de la financiación de Marco Polo.

El **artículo 8** y el **artículo 9** abordan la presentación y evaluación de propuestas en las fases de selección.

El **artículo 10** hace referencia al procedimiento de comité de gestión, que es el procedimiento estándar de la comitología para la gestión de programas.

El **artículo 11** da el importe financiero de referencia para los próximos ejercicios financieros. Sobre la base del concienzudo examen de la evaluación *ex ante*, se propone una cifra de 740 millones de euros para el período de siete años 2007–2013, lo que equivale aproximadamente a 106 millones de euros al año.

El **artículo 12** da un importe global para las medidas de acompañamiento y para la evaluación independiente de la aplicación del Reglamento.

El **artículo 13** se refiere a las normas que protegen los intereses financieros de las Comunidades.

El **artículo 14** expone las obligaciones de información de la Comisión con respecto al comité y propone también que la Comisión presente un informe de evaluación del actual programa Marco Polo I el 30 de junio de 2007 a más tardar.

El **artículo 15** dispone la derogación del Reglamento 1382/2003, fundamento jurídico del programa Marco Polo a partir del año 2003. En principio, este Reglamento debía estar en vigor hasta 2010 (véase su artículo 1), pero, para evitar confusiones en cuanto a cuál es el instrumento aplicable a partir del 31 de diciembre de 2006, es preciso derogar el Reglamento 1382/2003 desde el momento en que empiece a ser aplicable en nuevo instrumento, es decir, el 1 de enero de 2007. En consonancia con los principios jurídicos generales, las acciones financiadas con arreglo a este Reglamento seguirán rigiéndose por las normas e instrumentos del mismo, aun cuando su duración operativa y financiera persista después del 31 de diciembre de 2006.

El **artículo 16** regula la entrada en vigor del Reglamento. Para evitar la coexistencia del Reglamento 1382/2003 y del nuevo instrumento, y los problemas que esto podría generar, la entrada en vigor del nuevo instrumento coincidirá con la derogación del Reglamento 1382/2003. En consecuencia, este artículo prevé que el nuevo Reglamento entre en vigor el 1 de enero de 2007.

## ANEXO

### VALOR AÑADIDO COMUNITARIO, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- *¿Cuáles son los objetivos de la acción propuesta con respecto a las obligaciones de la Comunidad?*

Con arreglo a la letra c) del apartado 1 del artículo 71 del Tratado, la política comunitaria de transportes incluye medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes y la adopción de cualquier otra disposición oportuna. Además, con arreglo al artículo 2 y a la letra l) del apartado 1 del artículo 3 del Tratado, la Comunidad tiene la obligación de fomentar la mejora de la calidad del medio ambiente a través de una política de medio ambiente.

El objetivo de la medida propuesta es combatir la congestión del tráfico de mercancías por carretera y mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías haciendo un uso más eficiente de los transportes marítimo de corto alcance, por ferrocarril y por vías navegables interiores. La medida propuesta debe facilitar la transferencia de cuando menos el incremento esperado agregado del crecimiento del tráfico internacional de mercancías por carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías interiores navegables. Esta transferencia contribuirá a mejorar la seguridad del transporte y el comportamiento ambiental del sistema de transportes en su conjunto.

- *¿Pertenece la medida a la competencia exclusiva de la Comunidad o es una competencia compartida con los Estados miembros?*

Con arreglo al apartado 1 del artículo 71 del Tratado, se trata de una competencia compartida con los Estados miembros. El fundamento jurídico necesario para incluir el sector marítimo en el programa es el apartado 2 del Artículo 80.

- *¿Cuál es la dimensión comunitaria del problema?*

La congestión ocasionada por el transporte de mercancías por carretera es un problema que afecta, en diversa medida, a todos los Estados miembros. Un buen porcentaje del transporte de mercancías por carretera, en torno al 20%, tiene carácter internacional. Este segmento es el que presenta los porcentajes crecimiento más elevados. Los Estados miembros no pueden por sí solos resolver de manera óptima los problemas que plantea el constante incremento del transporte internacional de mercancías por carretera. Los proyectos de orientación internacional ejecutados por consorcios internacionales están mucho mejor situados para conseguir la transferencia modal importante y sostenida que se precisa para conseguir un sistema de transportes equilibrado en la Unión Europea. Las medidas nacionales alcanzarían enseguida sus límites y les sería imposible conseguir un impacto similar. Por consiguiente, existe una clara dimensión comunitaria del problema.

La medida propuesta prevé también una ayuda financiera para los proyectos que se propongan reducir las barreras del mercado. De esta manera, se contribuye a la consecución del mercado interior en el sector del transporte.

Es preciso desarrollar un instrumento práctico a nivel comunitario para garantizar que los transportes marítimo de corto alcance, por ferrocarril y por vías navegables interiores no vean mermada su competitividad por el hecho de que el transporte de mercancías por carretera no pague la totalidad de los costes que genera a la sociedad.

- *¿No pueden los Estados miembros alcanzar estos objetivos de manera adecuada?*

A nivel puramente nacional o regional, el objetivo de reducir la congestión en las carreteras pueden acometerlo adecuadamente los Estados miembros. Sin embargo, por sí solos no pueden conseguir de manera satisfactoria una reducción de la congestión ocasionada por el transporte internacional de mercancías por carretera. Se precisa aquí una iniciativa comunitaria. Si se deja exclusivamente a los Estados miembros la promoción de los servicios internacionales de transporte de mercancías por modos distintos de la carretera se acentuará el riesgo de que se produzcan falseamientos inaceptables de la competencia de resultados de la descoordinación, y posiblemente duplicación, de la financiación.

- *¿Cuál es la solución más eficaz, la alcanzada por medios comunitarios o la alcanzada por medios nacionales? ¿Cuál es el valor añadido específico de la medida comunitaria contemplada, y cuál sería el coste de no actuar?*

Como ya se ha dicho, los medios comunitarios resultan más efectivos a la hora de reducir el transporte internacional de mercancías por carretera que solo las medidas de los Estados miembros. El valor añadido específico de la medida propuesta es que aportará un marco que permitirá a la industria del transporte y la logística afrontar los problemas estructurales que obstaculizan el funcionamiento del mercado interior del transporte. Ninguna otra medida en vigor o prevista puede aportar tal marco. Ningún otro programa comunitario ofrece un apoyo a la mejora del comportamiento del mercado de la logística que induzca un mejor comportamiento ambiental del transporte.

Sin esta intervención comunitaria, está previsto que se produzca un incremento superior a los 140 000 millones de toneladas-kilómetro de transporte internacional de mercancías en las carreteras de Europa durante las próximas perspectivas financieras (2007-2013). Esta cifra puede traducirse también en más de 7 millones de desplazamientos de camión a una distancia de mil kilómetros, que es una distancia bastante típica en Europa para el transporte internacional por carretera. Si la Comunidad puede ayudar a ahorrar a la carretera estos millones de desplazamientos de camión con ayuda del presupuesto indicado, cada euro de subvención comunitaria gastado generará unos beneficios para el medio ambiente, en términos de costes externos ahorrados (contaminación, accidentes, etc.), de unos 6 euros.

- *¿Guarda la acción comunitaria proporción con sus objetivos?*

El objetivo de la medida propuesta es contribuir de manera directa e inmediata, en el mercado de los servicios de logística y transporte de mercancías, a aliviar la congestión de las carreteras y mejorar el comportamiento ambiental del transporte de mercancías.

*¿Cuál es el medio más adecuado para alcanzar los objetivos? (recomendación, ayudas financieras, reconocimiento mutuo, legislación, etc.).*

El apoyo financiero basado en un Reglamento del Parlamento y del Consejo es el medio más adecuado para alcanzar estos objetivos. El marco regulador del mercado comunitario del transporte puede considerarse instaurado. Existe ahora una necesidad de prestar apoyo práctico y financiero a la industria para poder vencer las barreras estructurales que persisten. Además, un apoyo financiero a la medida puede garantizar que los transportes marítimo de corto alcance, por ferrocarril y por vías navegables interiores no vean mermada su competitividad por el hecho de que el transporte de mercancías por carretera no pague la totalidad de los costes que genera a la sociedad.

*En el caso de la legislación, ¿son su ámbito de aplicación, su duración o su intensidad superiores a los necesarios?*

El ámbito de aplicación del instrumento propuesto es más amplio que el del actual programa Marco Polo. Esta ampliación es necesaria para alcanzar los ambiciosos objetivos en materia de transferencia modal y desencadenar una tendencia a la reducción global del transporte por carretera. La duración de la medida prevista se ha fijado en 2007–2013, en consonancia con las próximas perspectivas financieras.

Por regla general, el apoyo financiero de la Comunidad debe basarse en un Reglamento del Parlamento y del Consejo. La medida propuesta prevé la formulación de las normas esenciales relativas a la ayuda financiera sin entrar excesivamente en detalles. Con arreglo al artículo 6 del Reglamento, la Comisión publicará las normas detalladas de aplicación.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se establece el segundo programa «Marco Polo» para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías («Marco Polo II»)**

**Texto pertinente a efectos del EEE**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 71 y el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>2</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>3</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>4</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>5</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Libro Blanco de la Comisión sobre la política común de transportes de septiembre de 2001 hace hincapié en el desarrollo de la intermodalidad como forma práctica y efectiva de conseguir un sistema de transportes equilibrado y propone el desarrollo de las autopistas del mar, opciones marítimas intermodales integradas de alta calidad, como elemento importante de esta estrategia. En su reunión celebrada en Gotemburgo los días 15 y 16 de junio de 2001, el Consejo Europeo situó la inversión de la dinámica de reparto entre los modos de transporte en el centro de la estrategia de desarrollo sostenible. Además, en su reunión de 15 y 16 de marzo de 2002, el Consejo Europeo subrayó la necesidad de reducir la congestión y los puntos de estrangulamiento del tráfico en varias regiones, mencionando en particular los Alpes, los Pirineos y el mar Báltico, lo cual indica que las líneas marítimas de las autopistas del mar constituyen una parte integrante e importante de la red transeuropea de transportes. Un programa de financiación de la intermodalidad dirigido por el mercado constituye un instrumento esencial para proseguir el desarrollo de la intermodalidad, y este programa debería apoyar específicamente el establecimiento de las autopistas del mar.

---

<sup>2</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>4</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>5</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de ..., Posición Común del Consejo de ... y Decisión del Parlamento Europeo de ....

- (2) De no adoptarse medidas resueltas, el total del transporte de mercancías por carretera en Europa aumentará más de un 60 % de aquí a 2013. El consiguiente incremento estimado del transporte internacional de mercancías por carretera para el período 2007-2013 será de 20 500 millones de toneladas-kilómetro anuales para los 25 Estados miembros de la Unión Europea, con consecuencias negativas en términos de accidentes, congestión, fiabilidad de la cadena de suministros y los procesos logísticos y perjuicios para el medio ambiente.
- (3) Para hacer frente a este crecimiento del transporte de mercancías por carretera, es necesario utilizar los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores más de lo que se hace actualmente, así como estimular nuevas y vigorosas iniciativas del sector del transporte y la logística para combatir la congestión vial.
- (4) Conviene, por consiguiente, reforzar con nuevas acciones, cuyo objetivo sea la reducción real del transporte internacional por carretera, el programa establecido por el Reglamento (CE) nº 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (programa Marco Polo)<sup>6</sup>. Por ello, la Comisión propone un programa más vigoroso, denominado en lo sucesivo «programa Marco Polo» o «el programa» para potenciar la intermodalidad, reducir la congestión vial y mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías en la Comunidad. Para alcanzar dicho objetivo, el programa debe apoyar acciones en los sectores del transporte de mercancías y de la logística, así como en otros mercados que deban tenerse en cuenta. Debe contribuir a la transferencia de cuando menos el incremento agregado esperado del tráfico internacional de mercancías por carretera, pero preferiblemente de más tráfico, a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril, por vías navegables interiores, o a una combinación de modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible. Por consiguiente, debe sustituirse el actual programa Marco Polo establecido por el Reglamento (CE) nº 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (5) El programa Marco Polo II incluirá distintos tipos de acción, que deben contribuir al logro de una transferencia modal mensurable y sostenible y de una mejor cooperación en el mercado intermodal. Adicionalmente, las acciones del programa Marco Polo II deben contribuir también a conseguir una reducción real del transporte internacional de mercancías por carretera.
- (6) Las acciones que financie el programa Marco Polo II deben tener un alcance geográfico internacional. Con el fin de reflejar la dimensión europea de las acciones, los proyectos los deben presentar empresas establecidas en distintos países, mediante consorcios que presenten acciones.
- (7) Los candidatos deben poder presentar los proyectos nuevos o, en su caso, ya existentes, que respondan de la mejor manera posible a las necesidades actuales del mercado. Conviene no desalentar la presentación de proyectos aceptables aplicando una definición excesivamente rígida de las acciones admisibles.

---

<sup>6</sup> DO L 196 de 2.8.2003.

- (8) Podrán darse casos en los que el desarrollo de un servicio existente pueda generar beneficios, en términos de transferencia adicional entre modos de transporte, calidad, ventajas medioambientales y viabilidad, al menos iguales a los que supone la puesta en marcha de un nuevo servicio que conlleve un nivel considerable de gastos.
- (9) Para ser transparentes, objetivas y claramente delimitadas, las ayudas de puesta en marcha de acciones de transferencia entre modos de transporte deben basarse en el ahorro de costes para la sociedad gracias al uso de los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril, o por vías navegables interiores, en sustitución del transporte solamente por carretera. Por este motivo, el Reglamento fija el importe indicativo de la ayuda financiera en 1 euro por cada transferencia de 500 toneladas-kilómetro de mercancías transportadas por carretera.
- (10) Los resultados de las acciones del programa deben ser objeto de una difusión adecuada, con el fin de garantizar la publicidad y la transparencia.
- (11) Resulta necesario cerciorarse, durante el procedimiento de selección y mientras se ejecutan, de que las acciones seleccionadas contribuyen realmente a la política común de transportes y no falsean la competencia en perjuicio del interés común. Por ello, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de la aplicación de ambos programas. Debe presentar el informe de evaluación de los resultados conseguidos por el programa Marco Polo correspondiente al período 2003-2006 el 30 de junio de 2007 a más tardar.
- (12) Dado que el objetivo del programa Marco Polo II no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente puede lograrse mejor, debido al alcance del programa, a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad, enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (13) Las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento deben adoptarse de acuerdo con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>7</sup>.
- (14) El presente Reglamento establece un marco financiero para toda la duración del programa que debe ser el punto principal de referencia para la autoridad presupuestaria, en el sentido del punto 33 del Acuerdo interinstitucional de 6 Mayo 1999 entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre la disciplina presupuestaria y la mejora del procedimiento presupuestario.
- (15) Con el fin de salvaguardar la continuidad y la transparencia del programa Marco Polo, procede establecer disposiciones transitorias referidas a los contratos y el procedimiento de selección.

---

<sup>7</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.



HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**

### *Artículo 1 Objeto*

El presente Reglamento crea un instrumento de financiación, denominado en lo sucesivo «el programa Marco Polo II» o bien «el programa», cuyo objetivo es reducir la congestión, mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transportes y potenciar el transporte intermodal, contribuyendo de este modo a un sistema de transportes eficiente y sostenible. La duración del programa será del 1 de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2013.

### *Artículo 2 Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «acción», cualquier proyecto ejecutado por empresas que contribuya a reducir la congestión en el sistema de transporte de mercancías por carretera y/o a mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transportes en el territorio de los Estados miembros;
- b) «medida de acompañamiento», cualquier medida destinada a preparar o apoyar acciones en curso o futuras, entre otras cosas actividades de difusión y de seguimiento y evaluación de proyectos, y la recogida y análisis de datos estadísticos; no constituyen «medidas de acompañamiento» ni las medidas dedicadas a la comercialización de productos, procesos o servicios, ni las actividades de mercadotecnia ni la promoción de ventas;
- c) «infraestructura auxiliar», la infraestructura necesaria y suficiente para alcanzar las metas de las acciones, incluidas las instalaciones de mercancías-pasajeros;
- d) «acción de efecto catalizador», cualquier acción innovadora encaminada a superar los obstáculos estructurales pertinentes para la Comunidad existentes en el mercado de transporte de mercancías que dificulten el funcionamiento eficiente de los mercados, la competitividad de los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores, y/o la eficiencia de las cadenas de transporte que utilizan estos modos, incluyendo la modificación o creación de la infraestructura necesaria; a efectos de esta definición, se entenderá por «obstáculo estructural del mercado» cualquier impedimento no normativo, efectivo y no temporal del buen funcionamiento de la cadena de transporte de mercancías;
- e) «acción de aprendizaje en común», cualquier acción encaminada a mejorar la cooperación para optimizar, de manera estructural, los métodos y procedimientos de trabajo en la cadena de transporte de mercancías, teniendo en cuenta las exigencias de la logística;

- f) «tercer país cercano», todo Estado que no sea miembro de la Comunidad, o un país candidato a la adhesión a la Comunidad, que tenga frontera común con la Comunidad o cuyo litoral dé a un mar cerrado o semicerrado limítrofe con la Unión Europea;
- g) «consorcio», cualquier acuerdo en virtud del cual al menos dos empresas ejecutan conjuntamente una acción y comparten los riesgos correspondientes;
- h) «acción de transferencia entre modos de transporte», cualquier acción por la que se transfiera carga de forma directa, mensurable, sustancial e inmediata del transporte por carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril, por vías navegables interiores, o a una combinación de modos de transporte en la que el trayecto por carretera sea lo más corto posible, y que no sea una acción de efecto catalizador;
- i) «acción de autopistas del mar», cualquier acción innovadora que transfiera carga directamente de la carretera al transporte marítimo de corta distancia o una combinación de transporte acuático con otros modos en los que los trayectos por carretera sean lo más cortos posible, incluyendo la modificación o la creación de la infraestructura auxiliar, para implantar en el momento oportuno un servicio de transporte acuático intermodal de gran volumen y elevada frecuencia, e incluyendo el transporte de la carga del puerto hacia el interior sin hacer uso de la carretera para los servicios integrados de puerta a puerta;
- j) «acción de evitación de tráfico», cualquier acción innovadora que integre el transporte en la logística de la producción para evitar oportunamente un gran porcentaje de transporte de mercancías por carretera al tiempo que se mantienen globalmente los resultados de producción y la fuerza laboral correspondiente en el territorio de la UE, incluyendo la modificación o creación de la infraestructura auxiliar y el equipo;
- k) «medida preparatoria», cualquier acción que prepare una acción de efecto catalizador, de autopistas del mar o de evitación de tráfico, tal como un estudio de viabilidad técnica, operativa y financiera o un ensayo de equipos;
- l) «tonelada-kilómetro», el transporte de una tonelada de carga, o su equivalente en volumen, a una distancia de un kilómetro;
- m) «empresa», cualquier entidad dedicada a una actividad económica, independientemente de su forma jurídica y de la manera en que se financie;
- n) «vehículo-kilómetro», el movimiento de un camión, con carga o en vacío, a una distancia de un kilómetro.

*Artículo 3*  
*Ámbito de aplicación*

1. El programa sufragará acciones que:
  - a) se lleven a cabo en el territorio de al menos dos Estados miembros, o

- b) se lleven a cabo en el territorio de al menos un Estado miembro y en el territorio de un tercer país cercano.
2. Si una acción tiene lugar en el territorio de un tercer país, los costes ocasionados en el territorio de dicho país no serán sufragados por el programa, salvo en las circunstancias contempladas en los apartados 3 y 4.
  3. El programa estará abierto a la participación de los países candidatos a la adhesión. La participación se regirá por las condiciones establecidas en los Acuerdos de Asociación con dichos países y se atenderá a las normas establecidas en la Decisión del Consejo de Asociación de cada país interesado.
  4. El programa estará asimismo abierto a la participación de los países de la AELC y del EEE y de los terceros países cercanos, mediante créditos suplementarios y de conformidad con los procedimientos que se acuerden con estos países.

## **CAPÍTULO II**

### **CANDIDATOS Y ACCIONES ADMISIBLES**

#### *Artículo 4* *Candidatos y beneficiarios admisibles*

1. Los proyectos deberán ser presentados por consorcios formados por dos o más empresas establecidas en al menos dos Estados miembros diferentes o en un Estado miembro y un tercer país cercano.
2. Las empresas establecidas fuera de uno de los países participantes a que se refieren los apartados 3 y 4 del artículo 3 pueden ser asociadas al proyecto, pero en ningún caso podrán recibir financiación comunitaria con arreglo al programa.

#### *Artículo 5* *Acciones admisibles y condiciones de financiación*

1. Podrán optar a financiación con arreglo al programa las acciones siguientes:
  - a) acciones de efecto catalizador; merecen particular atención las encaminadas a mejorar las sinergias en el sector ferroviario mediante una mejor utilización de las infraestructuras existentes;
  - b) acciones de autopistas del mar; estas acciones deberán utilizar por lo general las redes transeuropeas definidas en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, tal como ha sido modificada<sup>8</sup>;
  - c) acciones de transferencia entre modos de transporte, incluyendo, cuando proceda, la transferencia adicional aportada por el desarrollo de un servicio existente;

---

<sup>8</sup> DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

- d) acciones de evitación de tráfico;
  - e) acciones de aprendizaje en común.
2. Las condiciones específicas para la financiación y demás requisitos aplicables a las diversas acciones figuran en el anexo I del presente Reglamento. Las condiciones para la financiación de las infraestructuras auxiliares en el sentido de la letra c) del artículo 2 figuran en el anexo II del presente Reglamento.
  3. Los objetivos políticos prioritarios que se tomarán en consideración en el procedimiento de selección de las acciones de efecto catalizador y de las acciones de aprendizaje en común se fijarán, y revisarán si es necesario, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 10.

*Artículo 6*  
*Disposiciones de aplicación*

Las disposiciones de aplicación relativas al procedimiento de presentación y selección de acciones con arreglo al programa se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 10.

*Artículo 7*  
*Ayudas públicas*

La ayuda financiera comunitaria a las acciones objeto del programa no impedirá la concesión a las mismas acciones de ayudas públicas a escala nacional, regional o local, en la medida en que dichas ayudas sean compatibles con el régimen de ayudas estatales establecido en el Tratado y dentro de los límites acumulativos para cada tipo de acción fijados en el anexo I del presente Reglamento. La ayuda total concedida en forma de ayuda estatal y de asistencia financiera comunitaria en relación con la infraestructura auxiliar no excederá del 50 % de los costes admisibles.

**CAPÍTULO III**  
**PRESENTACIÓN Y SELECCIÓN DE ACCIONES**

*Artículo 8*  
*Presentación de acciones*

Las acciones se presentarán a la Comisión de conformidad con las disposiciones de aplicación establecidas en virtud del artículo 6. La presentación deberá contener todos los elementos necesarios para que la Comisión lleve a cabo su selección de conformidad con el artículo 9.

*Artículo 9*  
*Selección de acciones para la concesión de la ayuda financiera*

Las acciones presentadas serán evaluadas por la Comisión. A la hora de seleccionar las acciones que recibirán ayuda financiera con arreglo al programa, la Comisión tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) el objetivo a que se refiere el artículo 1;
- b) las condiciones establecidas en los anexos I y II;
- c) la contribución de las acciones a la reducción de la congestión vial;
- d) los méritos relativos de las acciones desde el punto de vista del medio ambiente, incluida su contribución a la reducción de los efectos medioambientales negativos ocasionados por los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores; se prestará particular atención a los proyectos que vayan más allá de los requisitos medioambientales jurídicamente vinculantes;
- e) la sostenibilidad global de las acciones.

La decisión de conceder ayuda financiera se adoptará conforme al procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 10.

La Comisión comunicará su decisión a los beneficiarios.

**CAPÍTULO IV**  
**DISPOSICIONES FINALES**

*Artículo 10*  
*Comité*

1. La Comisión estará asistida por un comité.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en su artículo 8.

El periodo previsto en el apartado 3 del artículo 4 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El comité aprobará su reglamento interno.

*Artículo 11*  
*Presupuesto*

El marco financiero para la ejecución del programa Marco Polo II en el período comprendido entre el 1 de enero de 2007 y el 31 de diciembre de 2013 ascenderá a 740 millones de euros.

La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos anuales dentro del límite de las perspectivas financieras.

#### *Artículo 12*

##### *Reserva para medidas de acompañamiento y evaluación del programa*

Se reservará para las medidas de acompañamiento y para una evaluación independiente de la aplicación del artículo 5 un máximo del 5 % del presupuesto previsto en el presente Reglamento.

#### *Artículo 13*

##### *Protección de los intereses financieros de la Comunidad*

1. La Comisión velará por que, cuando se ejecuten las acciones financiadas en virtud del presente Reglamento, los intereses financieros de la Comunidad queden protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilícita, mediante la realización de comprobaciones efectivas y mediante la recuperación de los importes abonados indebidamente y, en caso de detectarse irregularidades, mediante sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, de conformidad con los Reglamentos (CE, Euratom) n° 2988/95 y (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo y con el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo.
2. Para las acciones comunitarias financiadas en virtud del presente Reglamento, constituirá irregularidad con arreglo al artículo 1 del Reglamento (CE, Euratom) n° 2988/95 toda infracción de una disposición del Derecho comunitario o incumplimiento de una obligación contractual correspondiente a una acción u omisión de un agente económico que tenga o tendría por efecto perjudicar al presupuesto general de las Comunidades o a los presupuestos administrados por éstas mediante un gasto indebido.
3. Los contratos y acuerdos, así como los acuerdos con terceros países participantes, resultantes del presente Reglamento deberán prever, en particular, la supervisión y el control financiero por la Comisión (o sus representantes autorizados) y la censura por el Tribunal de Cuentas, sobre el terreno si resulta necesario.

#### *Artículo 14*

##### *Evaluación*

1. Al menos una vez al año, la Comisión informará al comité sobre los aspectos financieros de la ejecución del programa y presentará una actualización de la marcha de todas las acciones financiadas con arreglo al programa.
2. El 30 de junio de 2007 a más tardar, la Comisión deberá presentar al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe de evaluación sobre los resultados conseguidos por el programa Marco Polo en el período 2003-2006.

*Artículo 15*  
*Derogación*

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 1382/2003 con efectos a partir del 1 de enero de 2007. Los contratos relacionados con las acciones emprendidas en el marco del Reglamento (CE) nº 1382/2003 se seguirán rigiendo por estas normas hasta su conclusión operativa y financiera. El proceso de evaluación y selección del año 2006 se regirá también en su integridad por el Reglamento (CE) nº 1382/2003, aunque los procedimientos concluyan en el año 2007.

*Artículo 16*  
*Entrada en vigor*

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 2007 y se aplicará a partir de esa fecha.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

**ANEXO I: Condiciones para la financiación y requisitos con arreglo al apartado 2 del artículo 5**

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
<b>1. Condiciones para la financiación</b>	<p>a) la acción de efecto catalizador alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista;</p> <p>b) la acción de efecto catalizador será innovadora a nivel europeo, en términos de logística, tecnología, métodos, equipos, productos, infraestructura o servicios prestados;</p> <p>c) se espera que la acción de efecto catalizador induzca una</p>	<p>a) la acción de autopistas del mar (ADM) alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista;</p> <p>b) la acción de ADM será innovadora a nivel europeo, en términos de logística, tecnología, métodos, equipos, productos, infraestructura o servicios prestados; se prestará especial atención a la alta calidad del servicio, a la sencillez de los procedimientos e inspecciones, al respeto de las normas de seguridad, al</p>	<p>a) la acción de transferencia entre modos alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 36 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista;</p> <p>b) la acción de transferencia entre modos no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común;</p> <p>c) la acción de transferencia entre modos propone un</p>	<p>a) la acción de evitación de tráfico alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista;</p> <p>b) la acción de evitación de tráfico será innovadora a nivel europeo, en términos de integración de la logística del producto en la logística del transporte;</p> <p>c) la acción de evitación de tráfico pretende fomentar una mayor eficiencia en el transporte internacional de</p>	<p>a) la acción de aprendizaje en común inducirá una mejora de los servicios comerciales en el mercado, en particular promoviendo y/o facilitando la evitación de tráfico por carretera o la transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, a través de la mejora de la cooperación y la puesta en común de los conocimientos prácticos, y durará un máximo de 24 meses;</p> <p>b) la acción es innovadora a nivel europeo;</p> <p>c) la acción no inducirá falseamientos de la</p>



<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
	<p>transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores que sea real, mensurable y sostenible.</p> <p>d) la acción de efecto catalizador propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión;</p> <p>e) la acción de efecto catalizador no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso</p>	<p>buen acceso a los puertos, las conexiones eficientes con el interior y los servicios portuarios flexibles y eficientes;</p> <p>c) la acción de ADM pretende fomentar servicios intermodales de gran volumen y elevada frecuencia para el transporte marítimo de mercancías de corta distancia con posibilidad de uso de servicios combinados de carga y pasajeros; la acción fomenta asimismo las conexiones con el interior por ferrocarril y vías navegables;</p> <p>d) se espera que la acción ADM induzca una transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia</p>	<p>plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos;</p> <p>d) si la acción depende de servicios prestados por terceros que no forman parte del consorcio, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.</p>	<p>mercancías en los mercados europeos sin obstaculizar el crecimiento económico centrándose en la modificación de los procesos de producción y/o distribución, y consiguiendo de esta manera distancias más cortas, factores de carga más elevados, menor número de recorridos en vacío, reducción de los flujos de residuos, reducción del volumen y/o el peso o cualquier otro efecto que induzca una reducción significativa del tráfico de mercancías por carretera, al tiempo que, como mínimo, se mantiene globalmente la producción y la fuerza laboral en la producción en el territorio de la UE;</p>	<p>competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, que sean contrarios al interés común;</p> <p>d) la acción de aprendizaje en común propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.</p>

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
	<p>exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común;</p> <p>f) si la acción depende de servicios prestados por terceros que no forman parte del consorcio, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.</p>	<p>y por vías navegables interiores que sea superior al crecimiento previsto del transporte de mercancías por carretera y que sea real, mensurable y sostenible.</p> <p>e) la acción de ADM propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión;</p> <p>f) la acción de ADM no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés</p>		<p>d) se espera que la acción de evitación de tráfico induzca una evitación de tráfico real, mensurable y sostenible de al menos un 10 % del volumen de tráfico medido en toneladas-kilómetro o vehículos-kilómetro;</p> <p>e) la acción de evitación de tráfico propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión;</p> <p>f) la acción de evitación de tráfico no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de</p>	

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
		común;  g) si la acción depende de servicios prestados por terceros que no forman parte del consorcio, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.		transporte alternativos al transporte por carretera, en medida contraria al interés común;  g) si la acción de evitación de tráfico depende de servicios prestados por terceros que no forman parte del consorcio, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.	
<b>2. Intensidad y alcance de la financiación</b>	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de ADM se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella,	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de evitación de tráfico se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se limitará a un máximo del 50 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
	<p>contraído como consecuencia de ella, incluidas las medidas preparatorias y la infraestructura auxiliar. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los</p>	<p>incluidas las medidas preparatorias y la infraestructura auxiliar. Dichos gastos podrán optar a una ayuda financiera comunitaria en la medida en estén relacionados directamente con la implantación del servicio de transporte. Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda,</p>	<p>consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a una ayuda financiera comunitaria en la medida en que estén relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p>	<p>como consecuencia de ella, incluidas las medidas preparatorias, la infraestructura auxiliar y los equipos. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de</p>	<p>consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria.</p> <p>b) Condiciones para la financiación de infraestructura auxiliar: no aplicable.</p>

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
	<p>costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p> <p>b) Las condiciones para la financiación de la infraestructura auxiliar figuran en el anexo II.</p>	<p>principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p> <p>b) La asistencia financiera comunitaria, excepto para las medidas preparatorias y la infraestructura de transporte, determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas-kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 1 euro por cada 500 toneladas-kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad del proyecto o del beneficio medioambiental efectivo</p>	<p>b) La asistencia financiera comunitaria, excepto para la infraestructura de transporte, determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas-kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 1 euro por cada 500 toneladas-kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad del proyecto o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.</p> <p>c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 10, podrá reexaminar, con la</p>	<p>utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p> <p>b) La ayuda financiera comunitaria, excepto para las medidas preparatorias, la infraestructura de transporte y los equipos, se fijará inicialmente en 1 euro por cada 500 toneladas-kilómetro o 25 vehículos-kilómetro de transporte de mercancías por carretera evitados. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad del proyecto o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.</p>	

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
		<p>obtenido.</p> <p>c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 10, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.</p> <p>d) Las condiciones para la financiación de la infraestructura auxiliar figuran en el anexo II.</p>	<p>periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.</p> <p>d) Condiciones para la financiación de infraestructura auxiliar: no aplicable.</p>	<p>c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 10, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.</p> <p>d) Las condiciones para la financiación de la infraestructura auxiliar figuran en el anexo II.</p>	
<b>3. Forma y duración del acuerdo de subvención</b>	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se concederá mediante acuerdos de	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de ADM se concederá mediante acuerdos de subvención,	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se concederá mediante	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de evitación de tráfico se concederá mediante acuerdos de	La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se concederá mediante acuerdos de

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
	<p>subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses.</p>	<p>que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses.</p>	<p>acuerdos de subvención. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 38 meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 38 meses.</p>	<p>subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses.</p>	<p>subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 26 meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 26 meses.</p>
<b>4. Valor mínimo de los contratos</b>	La subvención mínima indicativa por acción de efecto catalizador será de 3 000 000 de euros.	La subvención mínima indicativa por acción de ADM será de 2 000 millones de toneladas-kilómetro de transferencia entre modos de transporte o, en proporción al importe indicativo por euro de subvención, de 4 000 000 de euros.	La subvención mínima indicativa por acción de transferencia entre modos de transporte será de 500 millones de toneladas-kilómetro de transferencia entre modos de transporte o, en proporción al importe indicativo por euro de subvención, de 1 000 000 de euros.	La subvención mínima indicativa por acción de evitación de tráfico será de 500 millones de toneladas-kilómetro o 25 millones de vehículos-kilómetro de tráfico evitado o, en proporción al importe indicativo por euro de subvención, de 1 000 000 de euros.	La subvención mínima indicativa por acción de aprendizaje en común será de 250 000 euros.

<i>Tipo de acción</i>	<b>A. Efecto catalizador</b>	<b>B. Autopistas del mar</b>	<b>C. Transferencia entre modos</b>	<b>D. Evitación de tráfico</b>	<b>E. Aprendizaje en común</b>
	Artículo 5(1)(a)	Artículo 5(1)(b)	Artículo 5(1)(c)	Artículo 5(1)(d)	Artículo 5(1)(e)
<b>5. Difusión</b>	Los resultados y métodos de las acciones de efecto catalizador serán objeto de difusión, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	Los resultados y métodos de las acciones de ADM serán objeto de difusión, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	No se prevén actividades específicas de difusión para las acciones de transferencia entre modos de transporte.	Los resultados y métodos de las acciones de evitación de tráfico serán objeto de difusión, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	Los resultados y métodos de las acciones de aprendizaje en común serán objeto de difusión, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.



## ANEXO II:

### Condiciones de financiación para la infraestructura auxiliar con arreglo a la letra c) del artículo 2 y al apartado 2 del artículo 5 del Reglamento.

- (1) La ayuda financiera comunitaria a la infraestructura auxiliar podrá optar a la financiación con arreglo al programa si cumple las siguientes condiciones:
  - a) la acción precisa de trabajos de infraestructura para la oportuna implantación de un servicio de transporte que desvíe carga de la carretera o evite el tráfico de mercancías por carretera;
  - b) los trabajos de infraestructura concluirán en un plazo de 18 meses a partir de la fecha de inicio de la acción; si se trata de una acción de evitación de tráfico, el plazo puede ser de hasta 24 meses;
  - c) el servicio de transporte o la evitación de tráfico comienza en un plazo de 3 meses a contar desde la conclusión de los trabajos de infraestructura; además, en el caso de las acciones de evitación de tráfico, la evitación total acordada se logra dentro del período de vigencia del acuerdo de subvención;
  - d) se respeta la legislación comunitaria aplicable, en particular en materia de medio ambiente.
- (2) La duración máxima del acuerdo establecida para cada tipo de acción a que se refiere el artículo 5 podrá ampliarse en el tiempo necesario para completar los trabajos de infraestructura, aunque la duración total nunca podrá exceder de 74 meses.
- (3) Cuando se haya solicitado la financiación de una infraestructura con arreglo al presente programa, quedará excluida la financiación de la misma infraestructura por otros programas comunitarios, y específicamente con arreglo a la Decisión sobre directrices RTE-T.

## 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	<b>703</b>
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	<b>703</b>

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	<b>37</b>
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	<b>37</b>

€ 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:<sup>9</sup>

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

<sup>9</sup> 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)<sup>10</sup>.

	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

<sup>10</sup> 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.

actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without 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:<sup>11</sup>

<b>ACTION</b> <sup>12</sup>	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	<b>ACTION IMPACT</b> (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW <sup>13</sup> / 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 <sup>14</sup>	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
<b>PROGRAM IMPACT</b> (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.

<sup>11</sup> Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

<sup>12</sup> Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

<sup>13</sup> Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

<sup>14</sup> 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](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 movement<sup>15</sup> 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

---

<sup>15</sup> Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.



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 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 actions<sup>16</sup>:**

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%
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>293</b>		<b>144.1</b>	<b>100%</b>	<b>430.0</b>	<b>310.2</b>	<b>740</b>	<b>100%</b>

**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.

<sup>16</sup> 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)

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

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								
<b>TOTAL</b>	1	3	5	6	6	8	8	37

**6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)<sup>17</sup>**

(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
<b>TOTAL COST</b>				<b>740</b>

*If necessary explain the method of calculation*

<sup>17</sup> 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
<b>Overall allocation (Title A7)</b>		
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 <sup>1</sup>		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
<b>Information systems (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Other expenditure - Part A (specify)</b>		
Total per year	137.000	

<sup>1</sup> 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.