Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►B 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)

(DO L 196 de 2.8.2003, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►M1	Reglamento (CE) nº 788/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004	L 138	17	30.4.2004

▼B

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)

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 ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([2]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([3]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([4]),

Considerando lo siguiente:

(1) El Consejo Europeo de Gotemburgo celebrado los días 15 y 16 de junio de 2001 situó la inversión de la dinámica de reparto entre los modos de transporte en el centro de una estrategia de desarrollo sostenible.

(2) De no adoptarse medidas firmes, el total del transporte de mercancías por carretera en Europa crecerá aproximadamente un 50 % hasta 2010. El efecto sería un crecimiento del transporte internacional de mercancías por carretera de aproximadamente 12 000 millones de toneladas–kilómetro anuales.

(3) En su Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», la Comisión ha propuesto que se adopten medidas para que las cuotas de mercado de los diversos modos de transporte regresen a su nivel de 1998 en 2010. Ello preparará el terreno para una inversión de dicha tendencia a partir de 2010.

(4) Es necesario establecer un programa, denominado en lo sucesivo el *programa Marco Polo* o bien el *programa*, para reducir la congestión del sistema de transporte por carretera, mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías dentro de la Comunidad y potenciar la intermodalidad, contribuyendo de este modo a un sistema de transporte eficaz y sostenible. 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. Estas acciones deben contribuir a que se mantenga el reparto del transporte de mercancías entre los distintos modos de transporte en los niveles de 1998, contribuyendo a transferir la totalidad del crecimiento previsto del transporte internacional de mercancías por carretera al transporte 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.

(5) El programa Marco Polo contemplará tres tipos de acciones: primero, acciones de transferencia entre modos de transporte que se centran en la transferencia de la mayor cantidad de carga posible, en las actuales condiciones del mercado, del transporte

([1]) DO C 126 E de 28.5.2002, p. 354.
([2]) DO C 241 de 7.10.2002, p. 37.
([3]) DO C 278 de 14.11.2002, p. 15.
([4]) Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de septiembre de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial). Posición Común del Consejo de 25 de abril de 2003 (DO C 153 E de 1.7.2003, p. 252) y Decisión del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial).

▼B

por carretera al transporte marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores; segundo, acciones de efecto catalizador destinadas a cambiar la forma en que el transporte de mercancías distinto del transporte por carretera se lleva a cabo en la Comunidad; y tercero, acciones de aprendizaje en común destinadas a incrementar el conocimiento sobre la logística del transporte de mercancías y fomentar métodos y procedimientos avanzados de cooperación en el mercado del transporte de mercancías.

(6) Las acciones deben tener lugar al menos en el territorio de dos países. Si estos dos países son Estados miembros u otros países participantes en el programa Marco Polo de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Reglamento, el programa reembolsará los gastos en que incurran las empresas participantes dentro de los límites que establece el presente Reglamento.

(7) Con el fin de reflejar la dimensión europea de las acciones, es preciso fomentar la colaboración entre empresas establecidas en distintos países, mediante consorcios que presenten acciones.

(8) Los candidatos deben poder presentar proyectos nuevos o, en su caso, ya existentes, que respondan de la mejor manera posible a las actuales necesidades del mercado. No se deben desalentar proyectos aceptables aplicando una definición excesivamente rígida de las acciones admisibles. En concreto, la flexibilidad de que goza la Comisión, asistida por el Comité creado por el apartado 1 del artículo 12, para la selección de los proyectos debe permitir que proyectos válidos pero de una cuantía inferior a los umbrales mínimos indicativos de subvención puedan obtener ayuda financiera comunitaria.

(9) Podrán darse casos en que el desarrollo de un servicio existente pueda generar beneficios, en términos de transferencia adicional entre modos de transporte, calidad, ventajas medioambientales y viabilidad, iguales o superiores a los que supone la puesta en marcha de un nuevo servicio que conlleva un nivel considerable de gastos.

(10) 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 del transporte marítimo de corta distancia, por ferrocarril, o por vías navegables interiores, o de una combinación de modos de transporte, en sustitución de un único transporte por carretera. Por este motivo, la Comisión ha fijado el importe indicativo de la ayuda financiera en 1 euro por cada transferencia de 500 toneladas–kilómetro de transporte por carretera.

(11) Por una parte, tanto en el Libro Blanco, titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», como en las Conclusiones del Consejo Europeo de Gotemburgo, se reconoce la importancia de la internalización de los costes externos, y en particular de los medioambientales; por otra, el mercado de los transportes tiene un carácter marcadamente evolutivo; por lo tanto, debe ser posible tener en cuenta futuros trabajos sobre el desarrollo de métodos para internalizar los costes externos, estudiar periódicamente la evolución de los diferenciales de los costes externos y proponer en consecuencia cualquier modificación del importe indicativo de la ayuda financiera que resulte necesario.

(12) Los resultados de las acciones de efecto catalizador y las acciones de aprendizaje en común del Programa deben ser objeto de una difusión adecuada a fin de garantizar su reproducción, publicidad y transparencia.

(13) Resulta necesario cerciorarse durante el procedimiento de selección y durante la duración de los mismos que el proyecto seleccionado contribuye realmente a la política común de transportes y que no causa distorsiones de competencia inaceptables.

▼B

Por ello, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de la aplicación del presente Reglamento. La Comisión debe presentar a más tardar el 31 de diciembre de 2006 un informe de evaluación de los resultados del programa Marco Polo, acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.

(14) Dado que el objetivo del programa Marco Polo no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente puede lograse mejor, debido a las dimensiones 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.

(15) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a 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 ([1]).

(16) Con arreglo al punto 33 del Acuerdo interinstitucional, de 6 de mayo de 1999, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria y la mejora del procedimiento presupuestario, en el presente Reglamento se introduce un importe de referencia financiera para toda la duración del programa, sin que ello afecte a las competencias de la autoridad presupuestaria definidas en el Tratado.

(17) A fin de gestionar la financiación contemplada en el presente Reglamento de la forma más adecuada y rápida, el Reglamento debe entrar en vigor lo antes posible tras su adopción.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETIVO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

Objetivo

El presente Reglamento crea un instrumento de financiación cuyo objetivo es reducir la congestión en las carreteras, mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte y potenciar el transporte intermodal, contribuyendo de este modo a un sistema de transporte eficaz y sostenible, denominado en lo sucesivo el *programa Marco Polo* o bien el *programa*, para el período comprendido entre el 1 de enero de 2003 y el 31 de diciembre de 2010, a fin de alcanzar al final del programa una transferencia del aumento total anual previsto del transporte internacional de mercancías por carretera, expresado en toneladas–kilómetro, al transporte 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.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) *acción*: cualquier proyecto relacionado con el mercado de logística, llevado a cabo por empresas, que contribuya a reducir la congestión del sistema de transporte de mercancías por carretera o a mejorar el impacto ambiental del sistema de transporte mediante la optimiza-

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

ción del transporte hacia las cadenas de transporte intermodales y desde las mismas en el territorio de los Estados miembros;

b) *acción de transferencia entre modos de transporte*: cualquier actividad por la que se transfiere de forma directa e inmediata carga del transporte por carretera al transporte 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;

c) *acción de efecto catalizador*: cualquier actividad innovadora encaminada a superar los obstáculos estructurales a escala comunitaria del mercado de transporte de mercancías que impidan el buen funcionamiento de los mercados, la competitividad del transporte marítimo de corta distancia, por ferrocarril o por vías navegables interiores, o la eficiencia de las cadenas de transporte en el uso de dichos modos de transporte; 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;

d) *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 necesidades logísticas;

e) *medida de acompañamiento*: cualquier medida destinada a preparar o apoyar acciones en curso o futuras, como actividades de difusión, seguimiento y evaluación de proyectos, así como la recogida y análisis de datos estadísticos. Las medidas dedicadas a la comercialización de productos, procesos o servicios, las actividades de mercadotecnia y la promoción de ventas no podrán ser *medidas de acompañamiento*;

f) *medida preparatoria*: cualquier acción que prepare una acción de efecto catalizador, tales como estudios de viabilidad técnica, operativa y financiera o pruebas de equipamiento;

g) *consorcio*: cualquier acuerdo mediante el cual al menos dos empresas ejecutan conjuntamente una acción y comparten los riesgos correspondientes;

h) *empresa*: cualquier entidad dedicada a una actividad económica, independientemente de su estatuto jurídico y de su forma de financiación;

i) *auxiliar*: una actividad necesaria para la consecución de los objetivos de una *acción de transferencia entre modos de transporte* o de una *acción de efecto catalizador*, pero subordinada a ésta;

j) *tonelada–kilómetro*: el transporte de una tonelada de carga o su equivalente en volumen a una distancia de un kilómetro;

k) *tercer país cercano*: todo Estado que no sea miembro de la Unión Europea ni país candidato a la adhesión a la Unión Europea y que tenga frontera común con la Unión Europea o cuyo litoral dé a un mar cerrado o semicerrado limítrofe con la Unión Europea.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. El programa Marco Polo se extenderá a las acciones de transferencia entre modos de transporte, acciones de efecto catalizador y acciones de aprendizaje en común:

a) que se lleven a cabo en el territorio de al menos dos Estados miembros, o

b) que 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 dicho país no serán sufragados por el programa, salvo en las circunstancias contempladas en los apartados 3 y 4.

▼B

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 atendrá 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 que sean miembros de la AELC y del EEE, mediante créditos suplementarios y de conformidad con los procedimientos que se acuerden con estos países.

CAPÍTULO II

CANDIDATOS Y ACCIONES ADMISIBLES

Artículo 4

Candidatos admisibles

1. Como norma general, 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 la Comunidad o fuera de uno de los países participantes considerados en los apartados 3 y 4 del artículo 3, eventualmente asociadas al proyecto, no podrán ser beneficiarias en ningún caso de la financiación comunitaria contemplada en el programa.

Artículo 5

Acciones de transferencia entre modos de transporte

1. Las acciones de transferencia entre modos de transporte, que abarcarán, en su caso, la transferencia adicional entre modos de transporte generada por el desarrollo de un servicio existente, podrán optar a la financiación contemplada en el programa si cumplen las siguientes condiciones:

a) la acción de transferencia entre modos de transporte deberá dar lugar a una transferencia real, significativa, mensurable y sostenible del transporte de mercancías por carretera al transporte 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;

b) la acción de transferencia entre modos de transporte deberá ser viable por sí misma tras un período máximo de 36 meses de financiación comunitaria, ajustándose a un plan de desarrollo realista;

c) la acción de transferencia entre modos de transporte no supondrá distorsiones de la competencia en los mercados correspondientes, en particular entre modos de transporte alternativos únicamente al transporte por carretera y dentro de cada uno de ellos, en una medida contraria al interés común;

d) si la acción requiere una prestación de servicios por terceros que no formen parte del consorcio, el solicitante presentará pruebas de que se ha aplicado un procedimiento de selección transparente, objetivo y no discriminatorio de selección de los servicios de que se trate.

2. La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se limitará a un máximo del 30 % de todos los gastos necesarios para alcanzar los objetivos de una acción y en que se incurra como 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 en infraestructuras auxiliares podrán optar también a una ayuda financiera comunitaria siempre y cuando sean marginales y hasta un máximo del 30 %. Los gastos en que se haya incurrido a partir de la fecha de la presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria.

▼B

La contribución a la financiación de los costes de los activos mobiliarios estará sujeta a la obligación de utilizar dichos activos mientras dure el pago de las ayudas y principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.

3. La ayuda financiera comunitaria contemplada en el apartado 2, determinada por la Comisión en función de las toneladas–kilómetro transferidas del transporte por carretera al transporte 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, se fija, en principio, en 1 euro por cada transferencia de 500 toneladas–kilómetro de transporte por carretera. Dicho importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad del proyecto o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.

La Comisión, conforme al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 12, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si es necesario, el importe de la ayuda financiera comunitaria.

4. Las ayudas financieras comunitarias para las acciones de transferencia entre modos de transporte se concederán mediante acuerdos de subvención. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 38 meses.

La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 38 meses.

5. El umbral mínimo indicativo de subvención por acción de transferencia entre modos de transporte corresponde a 250 millones de toneladas–kilómetro de transferencia entre modos de transporte efectuada, o, en función del importe indicativo por euro de subvención, a un importe de 500 000 euros.

Artículo 6

Acciones de efecto catalizador

1. Las acciones de efecto catalizador podrán optar a la financiación contemplada en el Programa si cumplen las siguientes condiciones:

a) la acción de efecto catalizador deberá alcanzar sus objetivos dentro de un período máximo de 48 meses y mantener su viabilidad tras dicho período, ajustándose a un plan de desarrollo realista;

b) la acción de efecto catalizador deberá ser innovadora a escala europea, ya sea en términos de logística, tecnología, métodos, equipamientos, productos o servicios prestados;

c) la acción de efecto catalizador deberá dar lugar a una transferencia entre modos de transporte real, mensurable y sostenible del transporte de mercancías por carretera al transporte 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. Se pretende que la acción de efecto catalizador lleve a la reducción de la congestión del transporte por carretera y no a una transferencia entre el transporte marítimo de corta distancia, ferroviario y por vías navegables interiores;

d) la acción de efecto catalizador deberá proponer un plan realista en el que se indiquen las etapas concretas previstas para alcanzar los objetivos y se determinen las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión;

e) la acción de efecto catalizador no supondrá distorsiones de la competencia en los mercados correspondientes, en particular entre modos de transporte alternativos únicamente al transporte por carretera y dentro de cada uno de ellos, en una medida contraria al interés común;

f) si la acción requiere una prestación de servicios por terceros que no formen parte del consorcio, el solicitante presentará pruebas de que se ha aplicado un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio de selección de los servicios de que se trate.

▼B

2. En el marco de los objetivos definidos en el Libro Blanco de la Comisión «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», merecerán especial atención las acciones de efecto catalizador que apliquen nuevos conceptos, como el de «las autopistas marítimas».

Las acciones de efecto catalizador en los mercados del transporte deberían hacer uso, preferentemente, de las redes transeuropeas, en el sentido de la Decisión nº 1692/96/CE ([1]), o de los corredores y zonas paneuropeos de transporte.

3. Los resultados y métodos de las acciones de efecto catalizador serán objeto de difusión a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.

4. La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se limitará a un máximo del 35 % del importe total de los gastos necesarios para alcanzar los objetivos de una acción y en que se haya incurrido como consecuencia de ella, incluidas las medidas preparatorias. Dichos gastos podrán optar a una ayuda financiera comunitaria cuando estén relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los gastos de las medidas auxiliares relacionadas con obras de infraestructura necesarias para la consecución de los objetivos de la acción podrán optar también a una ayuda financiera comunitaria siempre y cuando sean marginales y hasta un máximo del 35 %. Los gastos en que se haya incurrido a partir de la fecha de la presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección 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 los activos mobiliarios estará sujeta a la obligación de utilizar dichos activos mientras dure el pago de las ayudas y principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.

5. Las ayudas financieras comunitarias para las acciones de efecto catalizador se concederán mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 50 meses.

La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 50 meses.

6. Los objetivos políticos prioritarios que se tomarán en consideración en el procedimiento de selección de estas acciones serán determinados de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 12.

La Comisión, asistida por el Comité establecido en virtud del apartado 1 del artículo 12, podrá revisar periódicamente los objetivos políticos prioritarios.

7. El umbral mínimo indicativo de la subvención por acción de efecto catalizador será de 1,5 millones de euros.

Artículo 7

Acciones de aprendizaje en común

1. Las acciones de aprendizaje en común podrán optar a la financiación contemplada en el programa si cumplen las siguientes condiciones:

a) la acción deberá dar lugar a la mejora de los servicios comerciales existentes en el mercado y tener una duración máxima de 24 meses;

b) la acción deberá ser innovadora a escala europea;

c) la acción no supondrá distorsiones de la competencia en los mercados correspondientes, en particular entre modos de transporte

([1]) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1; Decisión cuya última modificación la constituye la Decisión nº 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

▼B

alternativos únicamente al transporte por carretera y dentro de cada uno de ellos, en una medida contraria al interés común;

d) la acción de aprendizaje en común deberá proponer un plan realista en el que se indiquen las etapas concretas previstas para alcanzar los objetivos y se determinen las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.

2. Los resultados y métodos de las acciones de aprendizaje en común serán objeto de difusión a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.

3. La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se limitará a un máximo del 50 % de todos los gastos necesarios para alcanzar los objetivos de una acción y en que se haya incurrido como 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 en que se haya incurrido a partir de la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección 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 los activos mobiliarios estará sujeta a la obligación de utilizar dichos activos mientras dure el pago de las ayudas y principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.

4. Las ayudas financieras comunitarias para las acciones de aprendizaje en común se concederán mediante acuerdos de 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.

La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 26 meses.

5. Los objetivos políticos prioritarios que se tomarán en consideración en el procedimiento de selección de las acciones serán determinados de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 12.

La Comisión, asistida por el Comité establecido en virtud del apartado 1 del artículo 12, podrá revisar periódicamente los objetivos políticos prioritarios.

6. El umbral mínimo indicativo de subvención por acción de aprendizaje en común será de 250 000 euros.

Artículo 8

Normas de desarrollo

La Comisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 12, adoptará las normas de desarrollo relativas a los procedimientos para la presentación de solicitudes, selección, ejecución y difusión y a los requisitos concretos para la presentación de informes y para la verificación con respecto a las acciones llevadas a cabo en virtud del programa.

Artículo 9

Ayudas públicas

La ayuda financiera comunitaria a las acciones definidas por el programa no excluirá la concesión a la misma acción de fondos de ayudas públicas a escala nacional, regional o local, en la medida en que dichas ayudas sean compatibles con el régimen de ayudas estatales dispuesto por el Tratado y dentro de los límites para cada tipo de acción fijados, respectivamente, en el apartado 2 del artículo 5, el apartado 4 del artículo 6 y el apartado 3 del artículo 7.

▼B

CAPÍTULO III

PRESENTACIÓN Y SELECCIÓN DE ACCIONES

Artículo 10

Presentación de acciones

Las acciones se presentarán a la Comisión de conformidad con las normas de desarrollo establecidas en virtud del artículo 8. La presentación deberá contener todos los elementos necesarios para que la Comisión lleve a cabo su selección de conformidad con el artículo 11.

Artículo 11

Selección de acciones — Concesión de la ayuda financiera

La Comisión evaluará las acciones presentadas. La Comisión decidirá la concesión de una ayuda financiera con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento teniendo en cuenta, para la selección de la acción, el objetivo mencionado en el artículo 1, así como las condiciones contempladas en los artículos 5, 6 o 7, según el caso. Durante la selección se tendrán en cuenta los méritos medioambientales relativos de las acciones propuestas y su contribución a la reducción de la congestión de la red de carreteras. La decisión se adoptará de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 12.

La Comisión comunicará su decisión a los beneficiarios y a los Estados miembros.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 12

Comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado 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 13

▼M1

Financiación

La dotación financiera prevista para la aplicación del programa Marco Polo, en el período comprendido entre el 1 de enero de 2003 y el 31 de diciembre de 2006, es de 100 millones de euros.

▼B

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

Artículo 14

Reserva para medidas de acompañamiento y evaluación del programa

Se reservará hasta un máximo del 5 % del presupuesto previsto en el presente Reglamento para las medidas de acompañamiento y para la evaluación independiente de la aplicación de sus artículos 5, 6 y 7.

▼B

Artículo 15

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. A más tardar el 31 de diciembre de 2006, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe de evaluación de los resultados del programa Marco Polo en relación con su objetivo, acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.

Artículo 16

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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