**Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions**

# ►B RÈGLEMENT (CE) Nº 1382/2003 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**du 22 juillet 2003**

**concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo»)**

(JO L 196 du 2.8.2003, p. 1)

Modifié par:

| | | Journal officiel | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nº | page | date |
| ►M1 | Règlement (CE) nº 788/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 | L 138 | 17 | 30.4.2004 |

▼B

# RÈGLEMENT (CE) Nº 1382/2003 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**du 22 juillet 2003**

**concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo»)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, et son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social européen ([2]),

vu l'avis du Comité des régions ([3]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([4]),

considérant ce qui suit:

(1) Le Conseil européen qui s'est tenu à Göteborg les 15 et 16 juin 2001 a déclaré que le rééquilibrage entre modes de transport était au cœur de la stratégie de développement durable.

(2) Si aucune mesure déterminante n'est prise, le transport routier de marchandises va globalement augmenter d'environ 50 % en Europe d'ici à 2010. Concrètement, la croissance du fret routier international devrait être d'environ 12 milliards de tonnes-kilomètres par an.

(3) La Commission a proposé, dans son Livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», de prendre des mesures qui devraient, d'ici à 2010, ramener les parts de marché des différents modes de transport à leur niveau de 1998. Cette étape préparera l'instauration d'un nouvel équilibre entre modes de transport à partir de 2010.

(4) Il est nécessaire d'instaurer un programme (ci-après dénommé «programme Marco Polo» ou «programme») en vue de réduire la saturation du réseau routier, d'améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises dans la Communauté et de renforcer l'intermodalité, contribuant ainsi à un système de transport efficace et durable. Pour atteindre cet objectif, le programme devrait soutenir des actions dans les secteurs du transport de marchandises, de la logistique et sur d'autres marchés concernés. Ces actions devraient contribuer à maintenir la répartition du fret entre les différents modes de transport aux niveaux de 1998 en aidant au transfert de la totalité de la croissance attendue du fret routier international vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire et vers la navigation intérieure, ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle les parcours routiers sont aussi courts que possible.

(5) Le programme Marco Polo se caractérise par trois types d'action: premièrement des actions de transfert modal, qui devraient viser essentiellement à transférer du transport routier vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire et vers la navigation intérieure autant de cargaisons que le permettent les conditions actuelles du marché; deuxièmement des actions à effet catalyseur, qui devraient modifier la manière dont s'effectue

([1]) JO C 126 E du 28.5.2002, p. 354.
([2]) JO C 241 du 7.10.2002, p. 37.
([3]) JO C 278 du 14.11.2002, p. 15.
([4]) Avis du Parlement européen du 25 septembre 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du 25 avril 2003 (JO C 153 E du 1.7.2003, p. 252) (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du 3 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel).

▼B

le transport non routier de marchandises dans la Communauté; et troisièmement des actions d'apprentissage en commun, qui devraient rehausser le niveau des connaissances dans le secteur de la logistique du fret et stimuler l'adoption de méthodes et procédures modernes de coopération sur le marché du fret.

(6) Les actions doivent concerner le territoire d'au moins deux pays. Si ces deux pays sont des États membres ou d'autres pays qui participent au programme Marco Polo conformément aux conditions prévues dans le présent règlement, le programme remboursera les coûts supportés par les entreprises participantes dans les limites prévues par le présent règlement.

(7) Afin de refléter la dimension européenne des actions, il convient d'encourager la collaboration entre entreprises établies dans des pays différents, sous la forme d'un consortium présentant une action.

(8) Les candidats devraient être en mesure de présenter des projets, nouveaux ou, le cas échéant, déjà existants qui répondent au mieux aux besoins actuels du marché. Il ne convient pas de décourager des projets acceptables par une définition excessivement rigide des actions éligibles. En particulier, la marge laissée à la Commission, assistée par le comité institué par l'article 12, paragraphe 1, pour sélectionner les projets devrait permettre que des projets efficaces, mais impliquant un montant inférieur aux seuils minimaux indicatifs de subvention, puissent obtenir un concours financier communautaire.

(9) Il peut y avoir des cas où le développement d'un service existant peut engendrer des bénéfices au moins égaux en termes de transfert modal additionnel, de qualité, d'avantages environnementaux et de viabilité à ceux du démarrage d'un nouveau service impliquant un niveau substantiel de dépenses.

(10) Pour être transparente, objective et clairement délimitée, l'aide au démarrage des actions de transfert modal devrait être fondée sur les économies de coût pour la société induites par le recours au transport maritime à courte distance, au transport ferroviaire et à la navigation intérieure, ou à une combinaison de modes de transport, en lieu et place du seul transport routier. C'est pourquoi la Commission a établi un montant indicatif de concours financier de 1 euro pour chaque transfert de 500 tonnes-kilomètres de fret routier.

(11) Considérant, d'une part, l'importance reconnue, tant dans le Livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» que dans les conclusions du Conseil européen de Göteborg, à la question de l'internalisation des coûts externes, notamment environnementaux, et, d'autre part, l'évolution rapide que connaît le marché des transports, il y aurait lieu de pouvoir tenir compte des travaux futurs quant à la méthodologie de l'internalisation des coûts externes, d'étudier régulièrement l'évolution des différentiels de coûts externes et, en conséquence, de proposer de modifier, le cas échéant, le montant indicatif du concours financier.

(12) Les résultats des actions à effet catalyseur et des actions d'apprentissage en commun devraient être diffusés correctement, afin d'en assurer la reproductibilité, la publicité et la transparence.

(13) Lors de la procédure de sélection et au cours du déroulement du projet, il est nécessaire de veiller à ce que tout projet retenu contribue véritablement à la politique commune des transports et qu'il ne cause pas de distorsions inacceptables de la concurrence. La Commission devrait, par conséquent, évaluer la mise en œuvre du présent règlement. Elle devrait présenter, le 31 décembre 2006 au plus tard, un rapport d'évaluation des résultats du programme Marco Polo, accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.

▼B

(14) Dans la mesure où l'objectif du programme Marco Polo ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la portée du programme, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(15) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(16) Un montant de référence financière, au sens du point 33 de l'accord interinstitutionnel du 6 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire, est inséré dans le présent règlement pour toute la durée du programme, sans que cela n'affecte les compétences de l'autorité budgétaire définies par le traité.

(17) Afin que les financements au titre du présent règlement puissent être gérés avec toute la diligence requise, celui-ci devrait entrer en vigueur aussi rapidement que possible après son adoption,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

## OBJECTIF, DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

*Article premier*

### Objectif

Le présent règlement a pour objet d'établir un instrument financier, ci-après dénommé «programme Marco Polo» ou «programme», visant à réduire la saturation du réseau routier, à améliorer les performances environnementales du système de transport et à renforcer le transport intermodal, contribuant ainsi à un système de transport efficace et durable, pour la période allant du 1er janvier 2003 au 31 décembre 2010, afin que, d'ici à la clôture du programme, on soit parvenu à transférer vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire et vers la navigation intérieure, ou vers une combinaison de modes de transport où les parcours routiers seraient aussi courts que possible, la portion du trafic routier international de marchandises correspondant à l'augmentation totale annuelle attendue de ce trafic, exprimée en tonnes-kilomètres.

*Article 2*

### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «action», tout projet lié au marché de la logistique, exécuté par des entreprises, qui contribue à réduire la saturation du système de transport routier de marchandises et/ou à améliorer les performances environnementales du système de transport en optimisant le transport à destination et en provenance des chaînes du transport intermodal dans le territoire des États membres;

b) «action de transfert modal», toute action qui transfère directement et immédiatement du fret de la route vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire, vers la navigation intérieure, ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

les parcours routiers sont aussi courts que possible, sans être une action à effet catalyseur;

c) «action à effet catalyseur», toute action innovante visant à surmonter les obstacles structurels d'importance communautaire sur le marché du fret, qui entravent le fonctionnement efficace des marchés, la compétitivité du transport maritime à courte distance, du transport ferroviaire ou de la navigation intérieure, et/ou l'efficacité des chaînes de transport qui recourent à ces modes; aux fins de la présente définition, on entend par «obstacle structurel sur le marché», toute entrave non réglementaire, factuelle et non temporaire, au bon fonctionnement de la chaîne de transport de marchandises;

d) «action d'apprentissage en commun», toute action destinée à améliorer la coopération afin d'optimiser, de manière structurelle, les méthodes de travail et les procédures employées dans la chaîne du transport de marchandises, en tenant compte des exigences de la logistique;

e) «mesure d'accompagnement», toute mesure visant à préparer ou à soutenir des actions actuelles ou futures, notamment des activités de diffusion, la surveillance et l'évaluation de projets, ainsi que la collecte et l'analyse de données statistiques; les mesures axées sur la commercialisation de produits, de procédés ou de services, les activités de mercatique et la promotion des ventes ne sont pas des «mesures d'accompagnement»;

f) «mesure préparatoire», toute mesure préparant une action à effet catalyseur, telles que les études de faisabilité technique, opérationnelle ou financière et les tests d'équipement;

g) «consortium», tout groupement de deux entreprises ou plus ayant conclu un accord pour exécuter ensemble une action et en partager les risques;

h) «entreprise», toute entité pratiquant une activité économique, quels que soient son statut juridique et son mode de financement;

i) «auxiliaire», une activité nécessaire à la réalisation des objectifs d'une «action de transfert modal» ou d'une «action à effet catalyseur», tout en lui étant subordonnée;

j) «tonne-kilomètre», le transport d'une tonne de fret, ou son équivalent volumétrique, sur une distance d'un kilomètre;

k) «pays tiers proche», tout État non membre de l'Union européenne ou candidat à l'adhésion à l'Union européenne, ayant soit une frontière commune avec l'Union européenne, soit une façade sur une mer fermée ou semi-fermée limitrophe de l'Union européenne.

*Article 3*

**Champ d'application**

1. Le programme Marco Polo s'applique à des actions de transfert modal, des actions à effet catalyseur et des actions d'apprentissage en commun:

a) qui concernent le territoire d'au moins deux États membres, ou

b) qui concernent le territoire d'au moins un État membre et le territoire d'un pays tiers proche.

2. Lorsqu'une action concerne le territoire d'un pays tiers, les coûts qui surviennent sur le territoire de ce pays ne sont pas couverts par le programme, sauf dans les circonstances visées aux paragraphes 3 et 4.

3. Le programme est ouvert à la participation des pays candidats à l'adhésion. Cette participation sera régie par les conditions prévues dans les accords d'association avec ces pays, et sur la base des règles prévues dans la décision du Conseil d'association pour chaque pays concerné.

4. Le programme est également ouvert à la participation des pays membres de l'AELE et de l'EEE sur la base de crédits supplémentaires et conformément aux procédures à convenir avec ces pays.

▼B

CHAPITRE II

## CANDIDATS ET ACTIONS ÉLIGIBLES

*Article 4*

### Candidats éligibles

1. En règle générale, les projets sont présentés par un consortium composé d'au moins deux entreprises établies dans au moins deux États membres ou dans un État membre et un pays tiers proche.

2. Les entreprises établies hors de la Communauté et hors d'un des pays participants visés à l'article 3, paragraphes 3 et 4, éventuellement associées au projet, ne peuvent en aucun cas être destinataires d'un financement communautaire au titre du programme.

*Article 5*

### Actions de transfert modal

1. Les actions de transfert modal, y compris, le cas échéant, le transfert modal additionnel engendré par le développement d'un service existant, sont éligibles à un financement au titre du programme si elles satisfont aux conditions suivantes:

a) il est prévu que l'action de transfert modal entraîne un transfert modal réel, important, mesurable et durable du transport de marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire, vers la navigation intérieure ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle les parcours routiers sont aussi courts que possible;

b) d'après son plan de développement réaliste, l'action de transfert modal est viable en autonomie après au maximum trente-six mois de financement communautaire;

c) l'action de transfert modal n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;

d) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve d'une procédure transparente, objective et non discriminatoire de sélection des services concernés.

2. Le concours financier communautaire aux actions de transfert modal est limité à 30 % au maximum du montant total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les dépenses en infrastructures auxiliaires sont également éligibles à un concours financier communautaire pour autant qu'elles demeurent marginales et à concurrence de 30 % au maximum. Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subordonnée à l'obligation de les utiliser pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.

3. Le concours financier communautaire visé au paragraphe 2, déterminé par la Commission en fonction du nombre de tonnes-kilomètres transférées de la route vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire, vers la navigation intérieure ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle les parcours routiers sont aussi courts que possible, est fixé, au départ, à 1 euro pour chaque transfert de 500 tonnes-kilomètres de fret routier. Ce montant indicatif pourrait être ajusté en fonction, notamment, de la qualité du projet ou de l'avantage environnemental effectif obtenu.

▼B

Conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, selon la périodicité jugée nécessaire, l'évolution des éléments sur lesquels se fonde ce calcul et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence.

4. Le concours financier communautaire aux actions de transfert modal est octroyé sur la base de conventions de subvention. En général, la durée maximale de ces conventions est de trente-huit mois.

Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà de la période maximale prévue de trente-huit mois.

5. Le seuil minimal indicatif de subvention par action de transfert modal correspond à 250 millions de tonnes-kilomètres de transfert modal opéré ou, en fonction du montant indicatif par euro de subvention, un montant de 500 000 euros.

*Article 6*

**Actions à effet catalyseur**

1. Les actions à effet catalyseur sont éligibles à un financement au titre du programme si elles satisfont aux conditions suivantes:

a) l'action à effet catalyseur atteint ses objectifs sur une période maximale de quarante-huit mois et reste viable après cette période, comme le prévoit son plan de développement réaliste;

b) l'action à effet catalyseur innove à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits ou les services rendus;

c) il est prévu que l'action à effet catalyseur entraîne un transfert modal réel, mesurable et durable du transport de marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, vers le transport ferroviaire, vers la navigation intérieure ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle les parcours routiers sont aussi courts que possible. L'action à effet catalyseur entraîne une réduction de la saturation du réseau routier et non pas un transfert entre le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure;

d) l'action à effet catalyseur propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en ce qui concerne le rôle de pilotage à exercer par la Commission;

e) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;

f) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve d'une procédure transparente, objective et non discriminatoire de sélection des services concernés.

2. Dans le cadre des objectifs définis par le Livre blanc de la Commission intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», les actions à effet catalyseur qui mettent en œuvre de nouveaux concepts, comme celui d'«autoroute de la mer», méritent une attention particulière.

Les actions à effet catalyseur sur les marchés des transports devraient, de préférence, emprunter les réseaux transeuropéens, au sens de la décision n° 1692/96/CE ([1]), ou les corridors et zones paneuropéens de transport.

3. Il y a lieu de diffuser les résultats et les méthodes des actions à effet catalyseur afin de contribuer aux objectifs du présent règlement.

([1]) JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1)

▼B

4. Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est limité à 35 % au maximum du montant total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci, y compris les mesures préparatoires. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les dépenses imputables à des mesures auxiliaires liées à des travaux d'infrastructure nécessaires à la réalisation des objectifs de l'action sont également éligibles à un concours financier communautaire pour autant qu'elles demeurent marginales et à concurrence de 35 %. Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subordonnée à l'obligation de les utiliser pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.

5. Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de cinquante mois.

Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au delà de la période maximale prévue de cinquante mois.

6. Les objectifs politiques prioritaires qui seront pris en considération lors de la procédure de sélection de ces actions sont établis conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

La Commission, assistée par le comité institué par l'article 12, paragraphe 1, peut reconsidérer périodiquement les objectifs politiques prioritaires.

7. Le seuil minimal indicatif de subvention par action à effet catalyseur est de 1,5 million d'euros.

*Article 7*

**Actions d'apprentissage en commun**

1. Les actions d'apprentissage en commun sont éligibles à un financement au titre du programme si elles satisfont aux conditions suivantes:

a) l'action entraîne une amélioration des services commerciaux offerts sur le marché et a une durée maximale de vingt-quatre mois;

b) l'action innove à l'échelle européenne;

c) l'action n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport alternatifs au seul transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;

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

2. Les résultats et les méthodes des actions d'apprentissage en commun sont diffusés afin de contribuer aux objectifs du présent règlement.

3. Le concours financier communautaire aux actions d'apprentissage en commun est limité à 50 % au maximum du montant total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs mobiliers est subor-

▼B

donnée à l'obligation de les utiliser pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.

4. Le concours financier communautaire aux actions d'apprentissage en commun est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de vingt-six mois.

Le concours financier communautaire n'est pas renouvelable au-delà de la période maximale prévue de vingt-six mois.

5. Les objectifs politiques prioritaires qui seront pris en considération lors de la procédure de sélection de ces actions sont établis conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

La Commission, assistée par le comité institué par l'article 12, paragraphe 1, peut reconsidérer périodiquement les objectifs politiques prioritaires.

6. Le seuil minimal indicatif de subvention par action d'apprentissage en commun est de 250 000 euros.

*Article 8*

**Règles détaillées**

La Commission établit, conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, des règles détaillant les procédures relatives à la présentation des demandes, à la sélection, à l'exécution, à la diffusion et aux exigences particulières d'établissement des rapports et de vérification en ce qui concerne les actions réalisées au titre du programme.

*Article 9*

**Aides d'État**

Le concours financier communautaire aux actions définies par le programme n'exclut pas l'octroi à la même action d'aides d'État au niveau national, régional ou local dans la mesure où ces aides sont compatibles avec le régime des aides d'État prescrit par le traité et dans les limites fixées pour chaque type d'action, respectivement à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 4, et à l'article 7, paragraphe 3.

CHAPITRE III

## PRÉSENTATION ET SÉLECTION DES ACTIONS

*Article 10*

**Présentation des actions**

Les actions sont présentées à la Commission conformément aux règles détaillées établies en vertu de l'article 8. La présentation contient tous les éléments nécessaires pour permettre à la Commission d'effectuer sa sélection conformément à l'article 11.

*Article 11*

**Sélection des actions — Octroi du concours financier**

La Commission évalue les actions présentées. Elle décide l'octroi d'un concours financier au titre du présent règlement en tenant compte, pour la sélection de l'action, de l'objectif visé à l'article 1er ainsi que des conditions visées à l'article 5, 6 ou 7, selon les cas. Elle effectue cette sélection en tenant compte des mérites environnementaux relatifs des actions proposées et de leur contribution au désengorgement du réseau routier. Elle statue conformément à la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2.

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

▼B

CHAPITRE IV

## DISPOSITIONS FINALES

*Article 12*

### Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 4 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

*Article 13*

▼M1

### Financement

Le cadre financier prévu pour la mise en œuvre du programme Marco Polo, pour la période allant du 1er janvier 2003 jusqu'au 31 décembre 2006, est de 100 millions d'euros.

▼B

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

*Article 14*

### Réserve pour les mesures d'accompagnement et l'évaluation du programme

Un maximum de 5 % du budget prévu au présent règlement est réservé aux mesures d'accompagnement et à l'évaluation indépendante de la mise en œuvre des articles 5, 6 et 7 du règlement.

*Article 15*

### Évaluation

1. La Commission informe le comité au moins une fois par an sur les aspects financiers de l'exécution du programme et présente une mise à jour de l'état d'avancement de toutes les actions financées au titre du programme.

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

*Article 16*

### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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