Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B REGOLAMENTO (CE) N. 1382/2003 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 22 luglio 2003

relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci («programma Marco Polo»)

(GU L 196 del 2.8.2003, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (CE) n. 788/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004	L 138	17	30.4.2004

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 1382/2003 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 22 luglio 2003

relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci («programma Marco Polo»)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, e l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione ([1]),

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([2]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([3]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([4]),

considerando quanto segue:

(1) Il Consiglio europeo di Göteborg del 15 e 16 giugno 2001 ha posto il riequilibrio fra modi di trasporto al centro della strategia di sviluppo sostenibile.

(2) In mancanza di interventi decisivi, il trasporto totale di merci su strada in Europa è destinato ad aumentare del 50 % entro il 2010, con un conseguente aumento del traffico merci internazionale su strada di circa 12 miliardi di tonnellate per chilometro all'anno.

(3) Nel Libro bianco dal titolo «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» la Commissione ha proposto di adottare misure che dovrebbero riportare, entro il 2010, la suddivisione fra i diversi modi di trasporto ai livelli registrati nel 1998. Ciò costituirà la premessa di un'ulteriore evoluzione negli equilibri a partire dal 2010.

(4) È necessario istituire un programma, in seguito denominato «programma Marco Polo» o «il programma», volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci nella Comunità, nonché a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficiente e sostenibile. Per realizzare tale obiettivo il programma dovrebbe prevedere azioni di sostegno destinate al settore del trasporto merci, a quello della logistica e ad altri settori collegati. Tali azioni dovrebbero contribuire a mantenere la suddivisione del traffico merci fra i diversi modi di trasporto ai livelli registrati nel 1998 contribuendo a trasferire il previsto aumento aggregato nel traffico merci internazionale su strada verso i trasporti marittimi a corto raggio, il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne, o verso una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile.

(5) Il programma Marco Polo prevederà tre tipi di azione: in primo luogo, azioni di trasferimento fra modi, volte a trasferire quanto più traffico merci possibile, nelle attuali condizioni di mercato, dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne; in secondo luogo, azioni catalizzatrici, volte a modificare le modalità secondo cui sono effettuati i trasporti merci non su strada nella Comunità; in terzo luogo, azioni comuni di apprendimento, volte a migliorare le conoscenze logistiche nel settore merci ed a promuovere

([1]) GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 354.
([2]) GU C 241 del 7.10.2002, pag. 37.
([3]) GU C 278 del 14.11.2002, pag. 15.
([4]) Parere del Parlamento europeo del 25 settembre 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 25 aprile 2003 (GU C 153 E dell'1.7.2003, pag. 252) e decisione del Parlamento europeo del 3 luglio 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

▼B

metodi e procedure avanzati di cooperazione nel mercato del trasporto merci.

(6) Le azioni devono riguardare il territorio di almeno due paesi. Qualora si tratti di Stati membri o di altri paesi che partecipano al programma Marco Polo conformemente alle condizioni previste dal presente regolamento, il programma rimborserà i costi sostenuti dalle imprese partecipanti, nei limiti previsti dal regolamento.

(7) Per riflettere la dimensione europea delle azioni, occorrerebbe incoraggiare la collaborazione tra imprese stabilite in paesi diversi sotto forma di un consorzio che presenti un'azione.

(8) I proponenti dovrebbero essere in grado di presentare progetti nuovi o, se del caso, progetti esistenti che soddisfino al meglio le attuali esigenze di mercato. Non si dovrebbero scoraggiare progetti accettabili introducendo una definizione eccessivamente rigorosa delle azioni ammissibili. In particolare, la flessibilità lasciata alla Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, per la selezione dei progetti dovrebbe consentire che progetti efficaci ma di importo inferiore alle soglie minime indicative di finanziamento, possano ottenere un contributo finanziario comunitario.

(9) Vi possono essere casi in cui lo sviluppo di un servizio esistente può produrre benefici pari o superiori in termini di ulteriore trasferimento fra modi, di qualità, di vantaggi ambientali e di efficienza rispetto all'avviamento di un nuovo servizio che comporta una spesa significativa.

(10) Per risultare trasparenti, obiettivi e contenuti entro limiti precisi, gli aiuti alla fase di avviamento delle azioni di trasferimento fra modi dovrebbero essere commisurati al risparmio che comporterà per la società il passaggio dal solo trasporto su strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario e alle vie navigabili interne oppure a una combinazione di modi di trasporto. La Commissione ha pertanto stabilito un contributo finanziario indicativo pari a 1 EUR per ogni 500 tonnellate per chilometro trasferite.

(11) Considerando, da un lato, l'importanza riconosciuta sia nel Libro bianco dal titolo «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» sia nelle conclusioni del Consiglio europeo di Göteborg alla questione dell'internalizzazione dei costi esterni, segnatamente di quelli ambientali e, dall'altro, il carattere fortemente evolutivo del mercato dei trasporti, dovrebbe essere possibile tener conto dei lavori futuri riguardanti la metodologia da sviluppare per l'internalizzazione dei costi esterni, valutare regolarmente l'evoluzione dei differenziali di costi esterni e, se del caso, proporre di conseguenza una modifica dell'importo indicativo del contributo finanziario.

(12) I risultati delle azioni catalizzatrici e delle azioni comuni di apprendimento del programma dovrebbero essere adeguatamente diffusi, per garantirne riproduzione, pubblicità e trasparenza.

(13) In occasione della procedura di selezione e per tutta la durata dei progetti è necessario assicurare che i progetti selezionati contribuiscano effettivamente alla politica comune dei trasporti e non provochino inaccettabili distorsioni della concorrenza. La Commissione dovrebbe pertanto valutare l'attuazione del presente regolamento. Essa dovrebbe inoltre presentare, entro il 31 dicembre 2006, una relazione di valutazione dei risultati del programma Marco Polo corredata, se necessario, di una proposta di modifica del presente regolamento.

(14) Poiché l'obiettivo del programma Marco Polo non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni del programma, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire secondo il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il

▼B

raggiungimento di tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo.

(15) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([1]).

(16) Fatte salve le competenze dell'autorità di bilancio definite dal trattato, nel presente regolamento è inserito per tutta la durata del programma un importo di riferimento finanziario ai sensi del punto 33 dell'accordo interistituzionale del 6 maggio 1999 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina di bilancio e il miglioramento della procedura di bilancio.

(17) Affinché i finanziamenti previsti dal presente regolamento possano essere erogati nel modo più opportuno e rapido, esso dovrebbe entrare in vigore entro il più breve tempo possibile dalla data di adozione,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OBIETTIVO, DEFINIZIONI E AMBITO DI APPLICAZIONE

Articolo 1

Obiettivo

Il presente regolamento istituisce uno strumento finanziario, in seguito denominato «programma Marco Polo» o il «programma», che ha l'obiettivo di ridurre la congestione stradale, di migliorare le prestazioni ambientali del sistema dei trasporti e di potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficiente e sostenibile, per il periodo che va dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2010 al fine di trasferire, entro la fine del programma, il previsto aumento aggregato annuo del traffico merci internazionale su strada, misurato in tonnellate per chilometro, dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne o una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibile.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «azione»: qualunque progetto legato al settore logistico, eseguito da imprese, che contribuisca a ridurre la congestione nel sistema del trasporto merci su strada e/o a migliorare le prestazioni ambientali del sistema dei trasporti ottimizzando i servizi a monte e a valle nelle catene intermodali di trasporto, nel territorio degli Stati membri;

b) «azione di trasferimento fra modi»: qualsiasi azione intesa, in maniera diretta ed immediata, a trasferire il traffico dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie navigabili interne o a una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibile, e diversa dalle azioni catalizzatrici;

c) «azione catalizzatrice»: qualsiasi azione innovativa volta a superare le barriere strutturali presenti nel mercato comunitario del trasporto merci che ostacolano il buon funzionamento del mercato, la competitività del trasporto marittimo a corto raggio, del trasporto ferroviario e delle vie navigabili interne e/o l'efficienza della catena

([1]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

dei trasporti che fa ricorso a tali modi; ai fini della presente definizione si intende per «barriera di mercato strutturale» qualsiasi ostacolo reale, non temporaneo né di natura regolamentare che impedisce il buon funzionamento della catena del trasporto merci;

d) «azione comune di apprendimento»: qualsiasi azione volta a migliorare la cooperazione, al fine di ottimizzare in maniera strutturale i metodi e le procedure di lavoro nella catena del trasporto merci, tenuto conto delle esigenze logistiche;

e) «misure di accompagnamento»: qualsiasi misura preparatoria o di sostegno alle azioni in atto o pianificate, fra cui le attività di diffusione, quelle di valutazione e monitoraggio del progetto e quelle di raccolta ed analisi di dati statistici. Le misure legate alla commercializzazione di prodotti, processi o servizi, nonché alle attività promozionali e di marketing non sono considerate «misure di accompagnamento»;

f) «misura preparatoria»: qualsiasi azione che prepara un'azione catalizzatrice, come studi di fattibilità tecnica, operativa o finanziaria e prove di attrezzatura;

g) «consorzio»: qualunque accordo in base al quale almeno due imprese eseguono congiuntamente un'azione condividendone i rischi;

h) «impresa»: qualunque soggetto che svolga un'attività economica, indipendentemente dalla sua forma giuridica e dalle sue fonti di finanziamento;

i) «ausiliaria»: qualsiasi attività necessaria, benché subordinata, al raggiungimento degli obiettivi delle «azioni di trasferimento fra modi» o delle «azioni catalizzatrici»;

j) «tonnellata per chilometro»: il trasporto di una tonnellata di merci, o il suo equivalente volumetrico, per la distanza di un chilometro;

k) «paese terzo vicino»: qualunque Stato non membro dell'Unione europea o candidato all'adesione all'Unione europea che ha una frontiera comune con l'Unione europea o che si affaccia su un mare chiuso o semichiuso confinante con l'Unione europea.

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Il programma Marco Polo si applica ad azioni di trasferimento fra modi, azioni catalizzatrici, azioni comuni di apprendimento che:

a) riguardano il territorio di almeno due Stati membri, o

b) riguardano il territorio di almeno uno Stato membro e quello di un paese terzo vicino.

2. Nel caso di azioni che riguardano il territorio di un paese terzo, i costi generati nel territorio di tale paese sono finanziati dal programma unicamente nelle circostanze di cui ai paragrafi 3 e 4.

3. Il programma è aperto alla partecipazione dei paesi candidati all'adesione. Detta partecipazione è disciplinata dalle condizioni previste dagli accordi di associazione con tali paesi e in base alle regole stabilite dalla decisione del consiglio di associazione per ciascun paese interessato.

4. Il programma è aperto inoltre alla partecipazione degli Stati membri dell'EFTA e del SEE, sulla base di stanziamenti supplementari e secondo le procedure da concordare con tali paesi.

▼B

CAPO II

PROPONENTI ED AZIONI AMMISSIBILI

Articolo 4

Proponenti ammissibili

1. Di norma, i progetti sono presentati da un consorzio composto da due o più imprese stabilite in almeno due diversi Stati membri o in uno Stato membro e un paese terzo vicino.

2. Le imprese stabilite al di fuori della Comunità o al di fuori di uno dei paesi partecipanti di cui all'articolo 3, paragrafi 3 e 4, eventualmente associate ai progetti, non possono in alcun caso beneficiare dei finanziamenti comunitari previsti dal programma.

Articolo 5

Azioni di trasferimento fra modi

1. Le azioni di trasferimento fra modi, compreso, se del caso, il trasferimento fra modi aggiuntivo risultante dallo sviluppo di un servizio esistente, possono beneficiare dei finanziamenti previsti dal programma purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) sia previsto che le azioni di trasferimento fra modi realizzano un trasferimento reale, sostanziale, misurabile e sostenibile del traffico merci dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie navigabili interne o ad una combinazione di modi in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile;

b) sulla base di un piano d'impresa realistico, le azioni di trasferimento fra modi risultino autonomamente redditizie dopo aver ricevuto il finanziamento comunitario per non più di 36 mesi;

c) le azioni di trasferimento fra modi non comportino distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;

d) qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte del consorzio, il proponente fornisca la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi rilevanti.

2. Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è limitato ad un massimo del 30 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. Anche le spese ausiliarie legate alle infrastrutture, purché restino marginali, sono ammissibili al contributo finanziario comunitario fino ad un massimo del 30 %. Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché sia data l'approvazione definitiva per il finanziamento comunitario. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.

3. Il contributo finanziario comunitario di cui al paragrafo 2, determinato dalla Commissione in relazione alle tonnellate per chilometro trasferite dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, al trasporto ferroviario, alle vie navigabili interne o a una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibile, è fissato inizialmente a 1 EUR per ogni 500 tonnellate per chilometro di merci su strada trasferite. Tale importo indicativo potrebbe essere adeguato in funzione, in particolare, della qualità del progetto o dei benefici ambientali effettivamente ottenuti.

▼B

La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, può riesaminare periodicamente, qualora necessario, l'evoluzione degli elementi su cui si basa tale calcolo e adeguare di conseguenza, se necessario, l'importo del contributo finanziario comunitario.

4. Il contributo finanziario comunitario per le azioni di trasferimento fra modi è concesso in base ad accordi di finanziamento. La durata massima di tali accordi non è di regola superiore a 38 mesi.

Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 38 mesi.

5. La soglia minima indicativa di finanziamento per ogni azione di trasferimento fra modi è pari a 250 milioni di tonnellate per chilometro di trasferimento fra modi effettuato o, in funzione dell'importo indicativo per euro di finanziamento, a un importo di 500 000 EUR.

Articolo 6

Azioni catalizzatrici

1. Le azioni catalizzatrici sono ammissibili ai finanziamenti previsti dal programma purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) l'azione catalizzatrice raggiunga i propri obiettivi entro 48 mesi e risulti in seguito autonomamente redditizia, come previsto da un piano d'impresa realistico;

b) l'azione catalizzatrice presenti carattere innovativo a livello europeo, in termini di logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti o servizi forniti;

c) sia previsto che l'azione catalizzatrice realizzi un trasferimento tra modi reale, misurabile e sostenibile del traffico merci dalla strada verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario, le vie navigabili interne o una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile. Sia previsto che l'azione catalizzatrice realizzi una riduzione della congestione del trasporto su strada e non un trasferimento tra il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne;

d) l'azione catalizzatrice proponga un progetto realistico che fissi tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi e identifichi le esigenze in termini di assistenza e guida da parte della Commissione;

e) l'azione catalizzatrice non comporti distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;

f) qualora l'azione si avvalga di servizi forniti da terzi che non fanno parte del consorzio, il proponente fornisca la prova di una procedura trasparente, obiettiva e non discriminatoria di selezione dei servizi rilevanti.

2. Nell'ambito degli obiettivi definiti dal Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», particolare attenzione è riservata alle azioni catalizzatrici volte ad attuare concetti nuovi, tra cui il concetto di «autostrada del mare».

Le azioni catalizzatrici relative al mercato dei trasporti dovrebbero essere realizzate di preferenza nell'ambito delle reti transeuropee di cui alla decisione n. 1692/96/CE ([1]), oppure dei corridoi e delle zone paneuropei di trasporto.

3. Risultati e metodi delle azioni catalizzatrici sono divulgati per contribuire alla realizzazione degli obiettivi del presente regolamento.

([1]) GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 1346/2001/CE (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1).

▼B

4. Il contributo finanziario comunitario per le azioni catalizzatrici è limitato ad un massimo del 35 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa, comprese le misure preparatorie. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. Anche le spese legate a misure ausiliarie che prevedono interventi infrastrutturali necessari per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione, purché restino marginali, sono ammissibili al contributo finanziario comunitario fino ad un massimo del 35 %. Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché sia data l'approvazione definitiva per il finanziamento comunitario. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.

5. Il contributo finanziario comunitario per le azioni catalizzatrici è concesso sulla base di accordi di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali accordi non è di regola superiore a 50 mesi.

Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 50 mesi.

6. Gli obiettivi politici prioritari che saranno presi in considerazione nella procedura di selezione di tali azioni sono fissati secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, può rivedere periodicamente gli obiettivi politici prioritari.

7. La soglia minima indicativa di finanziamento per ogni azione catalizzatrice è di 1,5 milioni di EUR.

Articolo 7

Azioni comuni di apprendimento

1. Le azioni comuni di apprendimento sono ammissibili ai finanziamenti previsti dal programma purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) l'azione permetta di migliorare i servizi commerciali offerti sul mercato e abbia una durata non superiore a 24 mesi;

b) l'azione presenti carattere innovativo a livello europeo;

c) l'azione non comporti distorsioni di concorrenza nei mercati interessati, in particolare fra modi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada o nell'ambito di ciascuno di essi, in misura contraria all'interesse comune;

d) l'azione comune di apprendimento proponga un progetto realistico che fissi tappe precise per il raggiungimento degli obiettivi e identifichi le esigenze in termini di assistenza e guida da parte della Commissione.

2. Risultati e metodi delle azioni comuni di apprendimento sono divulgati per contribuire alla realizzazione dell'obiettivo del presente regolamento.

3. Il contributo finanziario comunitario per le azioni comuni di apprendimento è limitato ad un massimo del 50 % dell'importo totale delle spese necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dell'azione e generate nell'ambito dell'azione stessa. Tali spese sono ammissibili al contributo finanziario comunitario, nella misura in cui siano direttamente legate alla realizzazione dell'azione. Sono considerate ammissibili ad un contributo finanziario comunitario le spese sostenute a partire dalla data di presentazione della domanda di finanziamento nell'ambito della procedura di selezione, purché sia data l'approvazione definitiva per il finanziamento comunitario. I contributi concessi per l'acquisizione di attività mobiliari implicano l'obbligo di utilizzare tali

▼B

attività per la durata del contributo finanziario e principalmente ai fini dell'azione, come indicato nell'accordo di finanziamento.

4. Il contributo finanziario comunitario per le azioni comuni di apprendimento è concesso sulla base di accordi di finanziamento, che prevedono appropriate disposizioni in materia di indirizzo e controllo. La durata massima di tali accordi non è di regola superiore a 26 mesi.

Il contributo finanziario comunitario non è rinnovabile oltre la durata massima prevista di 26 mesi.

5. Gli obiettivi politici prioritari che saranno presi in considerazione nella procedura di selezione di tali azioni sono fissati secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione, assistita dal comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, può rivedere periodicamente gli obiettivi politici prioritari.

6. La soglia minima indicativa di finanziamento per ogni azione comune di apprendimento è di 250 000 EUR.

Articolo 8

Regole dettagliate

La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, stabilisce regole procedurali dettagliate per la presentazione delle domande, la selezione, l'esecuzione, la diffusione, nonché per l'elaborazione delle relazioni e la verifica dei requisiti delle azioni previste dal programma.

Articolo 9

Aiuti di Stato

Il contributo finanziario comunitario alle azioni definite dal programma non esclude la concessione alla stessa azione di aiuti di Stato a livello nazionale, regionale o locale purché tali aiuti siano compatibili con il regime degli aiuti di Stato prescritto dal trattato e nei limiti fissati per ciascun tipo di azione rispettivamente all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 3 e all'articolo 7, paragrafo 3.

CAPO III

PRESENTAZIONE E SELEZIONE DELLE AZIONI

Articolo 10

Presentazione delle azioni

Le azioni sono presentate alla Commissione conformemente alle regole dettagliate stabilite ai sensi dell'articolo 8. La presentazione contiene tutti gli elementi necessari per consentire alla Commissione di procedere alla selezione a norma dell'articolo 11.

Articolo 11

Selezione delle azioni — Concessione del contributo finanziario

Le azioni presentate sono valutate dalla Commissione. Ai fini della selezione delle azioni cui intende concedere il contributo finanziario ai sensi del presente regolamento, la Commissione tiene conto degli obiettivi di cui all'articolo 1 e, nei dovuti casi, delle condizioni di cui agli articoli 5, 6 e 7. La selezione tiene conto dei benefici ambientali offerti dalle azioni proposte e del loro contributo alla riduzione della congestione stradale. La decisione è adottata secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

La Commissione informa i beneficiari e gli Stati membri delle decisioni adottate.

▼B

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 12

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 4 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 4, paragrafo 3, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 13

▼M1

Finanziamento

La dotazione finanziaria per l'esecuzione del programma Marco Polo, per il periodo dal 1º gennaio 2003 al 31 dicembre 2006, è di 100 milioni di EUR.

▼B

Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio entro i limiti delle prospettive finanziarie.

Articolo 14

Accantonamenti per le misure di accompagnamento e la valutazione del programma

Una percentuale non superiore al 5 % dei fondi previsti dal presente regolamento è accantonata per finanziare le misure di accompagnamento e la valutazione indipendente dell'attuazione degli articoli 5, 6 e 7.

Articolo 15

Valutazione

1. La Commissione informa il comitato almeno una volta all'anno dell'esecuzione finanziaria del programma e fornisce un aggiornamento dello stato di tutte le azioni finanziate nell'ambito del programma.

2. Entro il 31 dicembre 2006 la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle regioni una relazione di valutazione dei risultati del programma Marco Polo, alla luce dell'obiettivo dello stesso, corredata, se necessario, di una proposta di modifica del presente regolamento.

Articolo 16

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.