POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 37/2003

aprobada por el Consejo el 25 de abril de 2003

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Programa Marco Polo)

(2003/C 153 E/03)

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/kilómetros 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 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.

---

[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 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

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

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

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 marketing 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.

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. 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.

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 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.

[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).

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.

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

Presupuesto

El marco financiero para la ejecución del Programa Marco Polo, para el período comprendido entre el 1 de enero de 2003 y el 31 de diciembre de 2006, ascenderá a 75 millones de euros.

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.

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.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En el marco del procedimiento de codecisión (artículo 251 del TCE), el Consejo alcanzó el 5 de diciembre de 2002 un acuerdo político sobre el proyecto de Reglamento relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Programa Marco Polo) [1]. Tras la revisión jurídica y lingüística el Consejo adoptó su posición común el 25 de abril de 2003.

Al adoptar su posición, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura de 25 de septiembre de 2002 [2], así como los dictámenes del Comité Económico y Social [3] y del Comité de las Regiones [4].

El objetivo del Reglamento es crear un instrumento financiero destinado a transferir carga del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte (transporte marítimo de corta distancia, ferrocarril y vías navegables interiores) con objeto de reducir la congestión en las carreteras y reforzar el transporte intermodal mejorando así el impacto medioambiental del sistema de transporte.

Concretamente, el programa, basado en la experiencia adquirida con el programa PACT (Acciones Piloto en Transporte Combinado, 1997-2001), se propone transferir a otros modos de transporte el crecimiento previsto del transporte por carretera de aquí a 2010 (12 000 millones de toneladas/kilómetro al año), manteniendo así el reparto de la carga del transporte entre los distintos modos de transporte en los niveles de 1998.

Las acciones que el programa Marco Polo propone financiar son de tres tipos:

— *acciones de transferencia entre modos de transporte* destinadas a transferir de forma inmediata una parte del tráfico por carretera a otros modos de transporte, mediante ayudas a la puesta en marcha de nuevos servicios de transporte fuera de la carretera;

— *acciones de efecto catalizador* referentes a proyectos innovadores encaminados a mitigar las insuficiencias estructurales de los mercados;

— *acciones de aprendizaje en común* cuyo objetivo es reforzar la cooperación y los conocimientos prácticos entre los operadores de los mercados de la logística del transporte con objeto de mejorar el impacto medioambiental del sector.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo comparte las preocupaciones del Parlamento sobre el aumento de la congestión viaria y en general el impacto medioambiental del sistema de transporte. Por lo tanto, el Consejo se congratula por el objetivo de establecer un programa para promover la intermodalidad apoyando acciones comerciales para transferir carga del transporte por carretera al transporte marítimo de corta distancia, al ferrocarril y a las vías navegables interiores.

El Consejo concede una gran importancia a la dimensión europea del programa, por lo que apoya el principio según el cual el programa está abierto a todos los países candidatos y a los Estados miembros de la AELC y del EEE, así como a la posibilidad de que pueda incluir el territorio de un tercer país cercano, tal como se define en la posición común. Insistiendo en este aspecto, la posición común destaca que debe fomentarse la cooperación entre empresas establecidas en distintos países para formar un consorcio que presente un proyecto de acción.

---

[1] La Comisión presentó su propuesta el 4 de febrero de 2002 (DO C 126 E de 28.5.2002, p. 354).

[2] Doc. 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

[3] DO C 241 de 7.10.2002, p. 37.

[4] DO C 278 de 14.11.2002, p. 15.

El Consejo considera que el programa debería administrarse de forma flexible para que cumpla sus objetivos y que la calidad de los proyectos debería ser el criterio fundamental para conceder la ayuda financiera de la Comunidad. Por este motivo, estima que los umbrales mínimos se tendrían que fijar en un nivel que no excluya proyectos eficientes a una escala más pequeña o proyectos presentados por empresas más pequeñas. Igualmente, la posición común permite que los umbrales mínimos se gestionen con vistas a evitar que una definición excesivamente rígida de las acciones subvencionables ahuyente proyectos valiosos o los excluya de la financiación. De modo similar, el Consejo cree que debería ser posible financiar el desarrollo de servicios existentes, siempre que esto conlleve en términos de transferencia adicional entre modos de transporte y de ventajas medioambientales beneficios iguales a los de la creación de nuevos servicios. Además, el Consejo espera que las acciones financiables produzcan efectos importantes (en el caso de acciones de transferencia entre modos de transporte) y mensurables (en el caso de acciones de transferencia entre modos de transporte y acciones de efecto catalizador).

En cuanto al marco financiero global del programa, el Consejo estima apropiado que el periodo presupuestario no sobrepase el periodo 2002-2006 de las perspectivas financieras generales. Por lo tanto se ha modificado el periodo presupuestario propuesto de cinco años (2003-2007) y se ha adaptado en consecuencia el importe financiero global de referencia.

En cuanto a la base de cálculo del importe de la ayuda financiera a las acciones de transferencia entre modos de transporte, el Consejo opina que no hay motivo para referirse explícitamente a la noción de ahorro de costes externos, sobre todo cuando todavía no se dispone de un método comúnmente aceptado para internalizar esos costes. En lugar de eso, la posición común menciona un importe indicativo, fijado en un principio por la Comisión, de 1 euro por cada transferencia de 500 toneladas/kilómetro de transporte por carretera. Sin embargo, el Consejo piensa que en el futuro podrían proponerse ajustes del importe indicativo de la ayuda financiera basados en una evaluación regular del desarrollo de costes externos diferenciales y en un posible trabajo sobre métodos para internalizar los costes externos. También, con el fin de asegurar la flexibilidad necesaria en la administración del programa, la posición común pone de relieve que este importe indicativo podría ajustarse en función de la calidad y los méritos ambientales de cada proyecto presentado.

El Consejo conviene en que el programa debería considerarse como un instrumento orientado al mercado y estima que la concesión de subvenciones no debería provocar riesgos de distorsión de la competencia hasta el punto de perjudicar el interés común. Por lo tanto, además de la referencia general a los mercados pertinentes, la posición común declara expresamente que no deberá haber distorsión de competencia entre modos de transporte alternativos al transporte por carretera o dentro de cada uno de ellos. La posición común también estipula que la posible concesión de ayuda pública a acciones que reciban asistencia financiera en virtud del programa será compatible con las normas generales de la Comunidad sobre ayudas públicas y estará circunscrita dentro de los límites establecidos para cada categoría de acción. También en caso de que una acción incluya una prestación de servicios por terceros que no formen parte del consorcio de que se trate se ha introducido una disposición para asegurar que el solicitante pruebe que el prestador del servicio ha sido seleccionado mediante un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio.

El Consejo considera apropiado incluir en el gasto financiable con ayuda comunitaria los gastos en infraestructuras auxiliares. Sin embargo, para salvaguardar los objetivos fundamentales del programa, la posición común establece que este gasto debe ser marginal y debe ser necesario para alcanzar los objetivos de la acción.

Finalmente, en cuanto a las modalidades de asistencia a la Comisión por parte del comité en la administración del proyecto, el Consejo opina que las tareas del comité se ejecutarán mejor siguiendo el procedimiento de gestión establecido en las normas relativas al ejercicio de los poderes de ejecución otorgados a la Comisión.

III. **ENMIENDAS**

El Consejo comparte las opiniones expresadas por el Parlamento Europeo en la primera lectura de la propuesta. Como manifestación de este acuerdo, la posición común incorpora directamente algunas de las enmiendas propuestas por el Parlamento, mientras que sobre otros puntos refleja la sustancia del dictamen del Parlamento.

— El Consejo comparte el punto de vista del Parlamento según el cual debe mencionarse expresamente que el fomento de la intermodalidad es un objetivo fundamental del programa y ha introducido en la posición común la redacción propuesta por el Parlamento (considerando 4, artículos 1 y 2 *bis*). Igualmente se ha introducido una referencia al objetivo de reducir la congestión (considerando 4).

— Coincidiendo plenamente con la opinión del Parlamento, el Consejo ha reducido los umbrales indicativos mínimos de la subvención para cada una de las tres categorías de acciones a la mitad de las cifras propuestas por la Comisión. Sin embargo, el Consejo no considera que sea necesario introducir un nuevo umbral especialmente bajo para las acciones de transferencia entre modos de transporte que consistan en la expansión de los servicios existentes; considera que las demás enmiendas introducidas por el Consejo (en el considerando 9 y en los apartados 1 y 3 del artículo 5) para procurar la flexibilidad necesaria en la elección de las acciones tienen debidamente en cuenta las preocupaciones del Parlamento sobre este particular.

— El Consejo coincide con la opinión del Parlamento de que el reembolso de los gastos realizados a partir de la fecha de la presentación de una solicitud de ayuda financiera en virtud del programa debe depender de la aprobación final de la financiación comunitaria para el proyecto en cuestión. En la posición común (apartado 2 del artículo 5, apartado 4 del artículo 6 y apartado 3 del artículo 7) se han introducido las modificaciones correspondientes del texto, tal como aparecen en el dictamen del Parlamento.

— En cuanto a las acciones de efecto catalizador [(letra c) del apartado 1 del artículo 6)], la posición común refleja el acuerdo del Consejo con el Parlamento sobre la conveniencia de explicar claramente que el programa también atiende al objetivo de reducir la congestión en las carreteras.

— Al igual que el Parlamento, el Consejo considera que el programa no debería producir transferencias entre modos de transporte alternativos al transporte por carretera. Este principio se ha expuesto expresamente en la posición común en las disposiciones relativas a las tres categorías de acciones [(letra c) del apartado 1 del artículo 5, letra e) del apartado 1 del artículo 6 y letra c) del apartado 1 del artículo 7)].

— El Consejo considera que las transferencias del transporte por carretera a una combinación de modos de transporte también debería fomentarse en los casos en que el transporte por carretera forma parte de esta combinación. Sin embargo, como se ha puesto de relieve en todo el texto de la posición común, el trayecto por carretera debe ser lo más corto posible [(considerando 4, artículos 1, 2 *bis*, letra a) del apartado 1 del artículo 5 y letra c) del apartado 1 del artículo 6)].

— Por último, el Consejo comparte la opinión del Parlamento de que los procedimientos de evaluación también deben permitir un control efectivo y un seguimiento óptimo de la aplicación del programa y, a continuación, de la ejecución del presupuesto. Para ello la posición común obliga a la Comisión a informar regularmente al comité de gestión del programa sobre la ejecución financiera del programa y sobre el estado de todos los proyectos financiados (artículo 14).

Además, la posición común incluye algunas pequeñas modificaciones y aclaraciones de la propuesta de la Comisión acordes con los principios expuestos en la Parte II del presente documento. Entre otras cosas, afectan a la formulación del objetivo del Reglamento propuesto, las definiciones, las condiciones que regulan la concesión de la ayuda financiera, las prioridades sobre las acciones de efecto catalizador y la difusión de los resultados de las acciones.