POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 37/2003

adoptada pelo Conselho em 25 de Abril de 2003

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias («programa Marco Polo»)

(2003/C 153 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º e o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão [1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [3],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [4],

Considerando o seguinte:

(1) O Conselho Europeu realizado em Gotemburgo em 15 e 16 de Junho de 2001 declarou que o reequilíbrio entre os modos de transporte está no centro da estratégia de desenvolvimento sustentável.

(2) Se não forem tomadas medidas decisivas, o conjunto do transporte rodoviário de mercadorias na Europa deverá registar um aumento de cerca de 50 % até 2010 e o transporte rodoviário de mercadorias internacional crescerá cerca de 12 mil milhões de toneladas-quilómetro por ano.

(3) No seu Livro Branco sobre política dos transportes *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*, a Comissão propôs a adopção de medidas com vista a que, até 2010, as quotas de mercado dos vários modos de transporte regressem aos seus níveis de 1998, preparando o terreno para uma redefinição do equilíbrio a partir de 2010.

(4) É necessário estabelecer um programa, a seguir designado «programa Marco Polo» ou «programa», para reduzir o congestionamento da rede de transportes rodoviários e melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias na Comunidade e reforçar a intermodalidade, contribuindo assim para um sistema de transportes eficiente e sustentável. Para alcançar este objectivo, o programa deverá apoiar acções nos sectores do transporte de mercadorias, da logística e noutros mercados a tomar em consideração. Estas acções deverão contribuir para manter a repartição do transporte de mercadorias entre os vários modos de transporte aos níveis de 1998, contribuindo para transferir o total do aumento previsto para o transporte rodoviário de mercadorias internacional para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior, ou para uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam tão curtos quanto possível.

(5) O programa Marco Polo prevê três tipos de acções: em primeiro lugar, acções de transferência modal, que visam a transferência de um máximo de carga possível do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior nas actuais condições de mercado; em segundo lugar, acções catalisadoras, que devem mudar a maneira como o transporte não rodoviário de mercadorias é efectuado na Comunidade; e em terceiro lugar, acções de aprendizagem comum, que devem reforçar o conhecimento no sector da logística do transporte de mercadorias e promover métodos e procedimentos de cooperação avançados no mercado do transporte de mercadorias.

(6) As acções devem cobrir o território de pelo menos dois países. Se estes países forem Estados-Membros ou outros países participantes no programa Marco Polo ao abrigo das condições estabelecidas no presente regulamento, o programa reembolsará os custos adicionais das empresas participantes, dentro dos limites previstos no presente regulamento.

(7) A fim de reflectir a dimensão europeia das acções, é necessário incentivar a colaboração entre empresas estabelecidas em países diferentes sob a forma de um consórcio que apresente uma acção.

(8) Os candidatos devem ter a capacidade de apresentar projectos novos ou, eventualmente, já existentes, que satisfaçam da melhor forma as necessidades do mercado. Assim sendo, convém evitar que a apresentação de projectos adequados seja prejudicada por uma definição demasiado rígida das acções permitidas. Em especial, a flexibilidade deixada à Comissão, assistida pelo Comité instituído pelo n.º 1 do artigo 12.º, para a selecção dos projectos, deverá permitir que projectos eficientes mas de um montante inferior aos limites mínimos indicativos de subvenção possam obter um apoio financeiro comunitário.

---

[1] JO C 126 E de 28.5.2002, p. 354.

[2] JO C 241 de 7.10.2002, p. 37.

[3] JO C 278 de 14.11.2002, p. 15.

[4] Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Setembro de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de ... e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(9) Pode haver casos em que o desenvolvimento de um serviço existente seja susceptível de gerar benefícios em termos de transferência modal adicional, de qualidade, de vantagens ambientais e de viabilidade pelo menos iguais aos do arranque de um novo serviço que implique um elevado nível de despesas.

(10) Para ser transparente, objectiva e claramente limitada, a ajuda ao arranque de acções de transferência modal deverá basear-se nas economias de custos para a sociedade induzidas pelo recurso ao transporte marítimo de curta distância, ao transporte ferroviário e à navegação interior, ou a uma combinação de modos de transporte, em substituição do transporte exclusivamente rodoviário. Assim, a Comissão estabeleceu um montante indicativo de apoio financeiro de 1 euro para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de carga rodoviária.

(11) Considerando, por um lado, a importância que o Livro Branco *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções* e as conclusões do Conselho Europeu de Gotemburgo atribuem à questão da internalização dos custos externos, nomeadamente ambientais, e, por outro, o carácter fortemente evolutivo do mercado dos transportes, deverá ser possível ter em conta os futuros trabalhos sobre a metodologia a desenvolver para a internalização dos custos externos, estudar regularmente a evolução dos diferenciais de custos externos e propor eventualmente, nessa conformidade, uma alteração do montante indicativo do apoio financeiro.

(12) Os resultados das acções catalisadoras e das acções de aprendizagem comum do programa devem ser difundidos de forma adequada, a fim de garantir a sua reprodução, publicidade e transparência.

(13) Durante o processo de selecção e o tempo de vida dos projectos é necessário garantir que o projecto seleccionado contribui efectivamente para a política comum dos transportes e não ocasiona distorções inaceitáveis da concorrência. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar a execução do presente regulamento. Até 31 de Dezembro de 2006, a Comissão deve apresentar um relatório de avaliação dos resultados do programa Marco Polo, se necessário acompanhado por uma proposta de alteração do presente regulamento.

(14) Dado que o objectivo do programa Marco Polo não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, em razão do âmbito do programa, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, tal como estabelecido no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, constante do mesmo artigo, o presente regulamento não deve exceder o necessário para atingir esse objectivo.

(15) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão [1].

(16) Na acepção do ponto 33 do Acordo Interinstitucional de 6 de Maio de 1999 entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental e a melhoria do processo orçamental, o presente regulamento prevê um montante financeiro de referência válido durante toda a duração do programa, sem que isso interfira com as competências da autoridade orçamental definidas no Tratado.

(17) Para que o financiamento concedido ao abrigo do presente regulamento seja gerido com toda a diligência requerida, convém que este entre em vigor o mais rapidamente possível após a sua aprovação,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO, DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece um instrumento financeiro, a seguir designado por «programa Marco Polo» ou «programa», com o objectivo de reduzir o congestionamento rodoviário e a melhorar o desempenho ambiental do sistema de transportes e a reforçar o transporte intermodal, contribuindo assim para um sistema de transportes eficiente e sustentável, para o período de 1 de Janeiro de 2003 a 31 de Dezembro de 2010 no intuito de obter, até ao final do programa, uma transferência do aumento global anual previsto do volume do tráfego rodoviário internacional de mercadorias, medido em toneladas-quilómetro, para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior, ou uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam tão curtos quanto possível.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «Acção»: qualquer projecto relacionado com o mercado da logística, executado por empresas, que contribua para a redução do congestionamento no sistema do transporte rodoviário de mercadorias e/ou para a melhoria do desempenho ambiental do sistema de transporte optimizando as fases antes e depois do transporte nas cadeias de transporte intermodais no território dos Estados-Membros;

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

b) «Acção de transferência modal»: qualquer acção que transfira directa e imediatamente o transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário, a navegação interior ou uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam tão curtos quanto possível, que não seja uma acção catalisadora;

c) «Acção catalisadora»: uma acção inovadora com o objectivo de superar barreiras estruturais relevantes ao nível comunitário no mercado do transporte de mercadorias que prejudiquem o funcionamento eficiente dos mercados, a competitividade do transporte marítimo de curta distância, do transporte ferroviário ou da navegação interior, e/ou a eficiência das cadeias de transporte que utilizam estes modos; para efeitos da presente definição, entende-se por «barreiras estruturais do mercado» qualquer impedimento não regulamentar, factual e não apenas temporário ao bom funcionamento da cadeia de transporte de mercadorias;

d) «Acção de aprendizagem em comum»: qualquer acção com o objectivo de melhorar a cooperação para optimizar, de maneira estrutural, métodos e procedimentos de trabalho na cadeia do transporte de mercadorias, tendo em conta os requisitos logísticos;

e) «Medida de acompanhamento»: qualquer medida com o objectivo de preparar ou apoiar acções em curso ou futuras, por exemplo, actividades de difusão ou de monitorização e avaliação dos projectos, bem como a recolha e análise de dados estatísticos. As medidas destinadas à comercialização de produtos, processos ou serviços, as actividades de *marketing* ou a promoção de vendas não são «medidas de acompanhamento»;

f) «Medida preparatória»: qualquer medida que prepare uma acção catalisadora, tal como estudos de viabilidade técnica, operacional ou financeira e testes de equipamento;

g) «Consórcio»: qualquer acordo através do qual pelo menos duas empresas executam em conjunto uma acção e partilham os riscos inerentes à mesma;

h) «Empresa»: qualquer entidade que desenvolva uma actividade económica, independentemente do seu estatuto legal e da forma como é financiada;

i) «Auxiliar»: qualquer medida necessária e subordinada à realização dos objectivos das «acções de transferência modal» ou das «acções catalisadoras»;

j) «Tonelada-quilómetro»: o transporte de uma tonelada de mercadorias, ou o seu equivalente volumétrico, numa distância de um quilómetro;

k) «País terceiro próximo»: qualquer Estado não membro da União Europeia ou país candidato à adesão à União Europeia, com uma fronteira comum com a União Europeia, ou um litoral para um mar fechado ou semi-fechado limítrofe da União Europeia.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. O programa Marco Polo cobre as acções de transferência modal, as acções catalisadoras e as acções de aprendizagem em comum:

a) Que envolvam o território de, pelo menos, dois Estados Membros; ou

b) Que envolvam o território de, pelo menos, um Estado-Membro e o território de um país terceiro próximo.

2. Quando uma acção envolver o território de um país terceiro, os custos que ocorram no território desse país não serão abrangidos pelo programa, excepto nas circunstâncias previstas nos n.os 3 e 4.

3. O programa está aberto à participação dos países candidatos à adesão. Essa participação será regida pelas condições estabelecidas nos acordos de associação com os países em questão e basear-se-á nas regras previstas na decisão do conselho de associação para cada um destes países.

4. O programa está igualmente aberto à participação de países que sejam membros da EFTA e do EEE com base em dotações adicionais e em conformidade com os procedimentos a decidir conjuntamente com estes países.

CAPÍTULO II

CANDIDATOS E ACÇÕES ELEGÍVEIS

Artigo 4.º

Candidatos elegíveis

1. Regra geral, os projectos devem ser apresentados por um consórcio de duas ou mais empresas estabelecidas em, pelo menos, dois Estados-Membros ou num Estado-Membro e num país terceiro próximo.

2. As empresas estabelecidas fora da Comunidade ou fora de um dos países participantes a que se referem os n.os 3 e 4 do artigo 3.º, eventualmente associadas a um projecto, não poderão em caso algum receber financiamento comunitário ao abrigo do programa.

Artigo 5.º

Acções de transferência modal

1. Desde que as seguintes condições sejam satisfeitas, as acções de transferência modal, incluindo eventualmente a transferência modal adicional originada pelo desenvolvimento de um serviço existente, são elegíveis para financiamento ao abrigo do programa:

a) As acções de transferência modal devem conduzir a uma transferência modal efectiva, significativa, mensurável e sustentável do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário, a navegação interior ou uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam tão curtos quanto possível;

b) De acordo com um plano de actividades realista, as acções de transferência modal devem ser viáveis por si só após um máximo de 36 meses de financiamento comunitário;

c) As acções de transferência modal não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;

d) Se a acção exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros que não façam parte do consórcio, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório.

2. O apoio financeiro comunitário a acções de transferência modal é limitado a 30 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. As despesas com infra-estruturas auxiliares são também elegíveis para apoio financeiro comunitário desde que mantenham um carácter marginal e até ao limite máximo de 30 %. As despesas já realizadas a partir da data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o financiamento do custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.

3. O apoio financeiro comunitário referido no n.º 2, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro transferidas do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, para o transporte ferroviário, para a navegação interior, ou para uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam tão curtos quanto possível, é fixado, à partida, em 1 euro para cada transferência de 500 toneladas/quilómetro de carga rodoviária. Este montante indicativo poderia ser ajustado, nomeadamente, em função da qualidade do projecto ou da vantagem ambiental efectiva obtida.

A Comissão, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 12.º, pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos elementos com base nos quais é efectuado esse cálculo e, se for caso disso, adaptar em conformidade o apoio financeiro comunitário.

4. O apoio financeiro comunitário às acções de transferência modal é concedido com base em contratos de subvenção. Regra geral, a duração desses contratos não excederá 38 meses.

O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 38 meses.

5. O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de transferência modal corresponde a 250 milhões de toneladas-quilómetro de transferência modal efectuada ou, em função do montante indicativo por euro de subvenção, a um montante de 500 000 euros.

Artigo 6.º

Acções catalisadoras

1. Desde que as seguintes condições sejam satisfeitas, as acções catalisadoras são elegíveis para financiamento ao abrigo do programa:

a) As acções catalisadoras devem atingir os seus objectivos num período máximo de 48 meses e manter a sua viabilidade após esse período, como comprovado pela apresentação de um plano de actividades realista;

b) As acções catalisadoras devem ser inovadoras a nível europeu em termos de logística, tecnologia, métodos, equipamento, produtos ou serviços prestados;

c) As acções catalisadoras devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário, a navegação interior, ou uma combinação de modos de transporte na qual os percursos rodoviários sejam tão curtos quanto possível. As acções catalisadoras devem conduzir a uma redução do congestionamento do transporte rodoviário e não a uma transferência entre o transporte marítimo de curta distância, a navegação interior e o transporte ferroviário;

d) As acções catalisadoras devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que diz respeito à orientação por parte da Comissão;

e) As acções catalisadoras não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;

f) Se a acção exigir o recurso a serviços fornecidos por terceiros que não façam parte do consórcio, o candidato deve fornecer uma prova da realização de um processo de selecção dos serviços em causa transparente, objectivo e não discriminatório.

2. No âmbito dos objectivos definidos pelo Livro Branco da Comissão *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*, merecem uma atenção especial as acções catalisadoras que aplicam novos conceitos, como o das «auto-estradas do mar».

As acções catalisadoras nos mercados dos transportes deveriam utilizar preferencialmente as redes transeuropeias tal como definido pela Decisão n.º 1692/96/CE [1], ou os corredores e zonas pan-europeus de transporte.

3. Os resultados e os métodos das acções catalisadoras devem ser difundidos a fim de contribuir para os objectivos do presente regulamento.

4. O apoio financeiro comunitário a acções catalisadoras é limitado a 35 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes, incluindo as medidas preparatórias. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. As despesas com medidas auxiliares relativas a obras de infra-estrutura necessárias à realização dos objectivos da acção são também elegíveis para apoio financeiro comunitário desde que mantenham um carácter marginal e até ao limite máximo de 35 %. As despesas já realizadas a partir da data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.

5. O apoio financeiro comunitário a acções catalisadoras é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e monitorização. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 50 meses.

O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 50 meses.

[1] JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

6. Os objectivos políticos prioritários a ter em conta no processo de selecção destas acções serão fixados de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 12.º

A Comissão, assistida pelo Comité instituído pelo n.º 1 do artigo 12.º, pode rever periodicamente os objectivos políticos prioritários.

7. O limite mínimo indicativo de subvenção por acção catalisadora é de 1,5 milhões de euros.

Artigo 7.º

Acções de aprendizagem em comum

1. Desde que as seguintes condições sejam satisfeitas, as acções de aprendizagem em comum são elegíveis para financiamento ao abrigo do programa:

a) As acções devem conduzir a uma melhoria dos serviços comerciais existentes no mercado e ter uma duração máxima de 24 meses;

b) As acções devem ser inovadoras a nível europeu;

c) As acções não devem conduzir a distorções da concorrência nos mercados envolvidos, em especial entre modos de transporte alternativos apenas ao transporte rodoviário e em cada um deles, numa medida contrária ao interesse comum;

d) As acções de aprendizagem em comum devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que diz respeito à orientação por parte da Comissão.

2. Os resultados e os métodos das acções de aprendizagem em comum devem ser difundidos a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.

3. O apoio financeiro comunitário às acções de aprendizagem em comum é limitado a 50 %, no máximo, do montante total das despesas necessárias à realização dos objectivos de uma acção e dela decorrentes. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. As despesas já realizadas a partir da data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário. A contribuição para o custo dos activos móveis fica sujeita à obrigação de utilizar esses activos, durante o período de concessão do apoio, e principalmente em prol da acção, tal como definido no contrato de subvenção.

4. O apoio financeiro comunitário às acções de aprendizagem em comum é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, a duração desses contratos não excederá 26 meses.

O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 26 meses.

5. Os objectivos políticos prioritários a ter em conta no processo de selecção destas acções são fixados de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 12.º

A Comissão, assistida pelo Comité instituído pelo n.º 1 do artigo 12.º, pode rever periodicamente os objectivos políticos prioritários.

6. O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de aprendizagem em comum é de 250 000 euros.

Artigo 8.º

Regras de pormenor

A Comissão estabelecerá regras de pormenor para os processos de apresentação, selecção, execução e difusão dos pedidos, bem como para os requisitos de verificação e elaboração de relatórios relativos a acções realizadas no âmbito do programa, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 12.º

Artigo 9.º

Fundos e auxílios públicos

O apoio financeiro comunitário às acções definidas pelo programa não exclui a concessão à mesma acção de fundos ou de auxílios públicos a nível nacional, regional ou local, na medida em que esses auxílios sejam conformes com as regras aplicáveis aos auxílios estatais previstas no Tratado e dentro dos limites fixados para cada tipo de acção no n.º 2 do artigo 5.º, n.º 4 do artigo 6.º e n.º 3 do artigo 7.º, respectivamente.

CAPÍTULO III

APRESENTAÇÃO E SELECÇÃO DE ACÇÕES

Artigo 10.º

Apresentação de acções

As acções serão apresentadas à Comissão de acordo com as regras de pormenor estabelecidas nos termos do artigo 8.º A apresentação deve conter todos os elementos necessários para permitir à Comissão efectuar a sua selecção de acordo com o artigo 11.º

Artigo 11.º

Selecção das acções — Concessão do apoio financeiro

As acções apresentadas serão avaliadas pela Comissão, que decidirá da concessão de apoio financeiro ao abrigo do presente regulamento, tendo em conta, na selecção, os objectivos previstos no artigo 1.º e as condições estabelecidas nos artigos 5.º, 6.º ou 7.º do presente regulamento, consoante o caso. A selecção terá em conta os méritos ambientais relativos das acções propostas e a sua contribuição para o descongestionamento da rede rodoviária. Estas decisões devem ser tomadas de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 12.º do presente regulamento.

A Comissão informará os beneficiários e os Estados-Membros das suas decisões.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 12.º

Comité

1. A Comissão será assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 4.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 3 do artigo 4.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 13.º

Orçamento

O enquadramento financeiro para a execução do programa Marco Polo, durante o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2003 e 31 de Dezembro de 2006, é de 75 milhões de euros.

As dotações anuais serão autorizadas pela autoridade orçamental dentro dos limites das perspectivas financeiras.

Artigo 14.º

Reserva para medidas de acompanhamento e para a avaliação do programa

Um máximo de 5 % do orçamento previsto no presente regulamento deve ser reservado a medidas de acompanhamento e à avaliação independente da execução dos artigos 5.º, 6.º e 7.º

Artigo 15.º

Avaliação

1. Pelo menos uma vez por ano, a Comissão informará o Comité da execução financeira do programa, procedendo também à actualização da situação de todas as acções financiadas ao abrigo do programa.

2. O mais tardar até 31 de Dezembro de 2006, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório de avaliação dos resultados obtidos pelo programa Marco Polo em relação ao seu objectivo, acompanhado, se necessário, de uma proposta de alteração do presente regulamento.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

. . .

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

No âmbito do processo de co-decisão (artigo 251.º do TCE), o Conselho chegou a acordo político, em 5 de Dezembro de 2002, sobre o projecto de regulamento do Conselho relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (programa Marco Polo) ([1]). Na sequência da revisão pelos Juristas-Linguistas, o Conselho aprovou a sua posição comum em 25 de Abril de 2003.

Ao tomar posição, o Conselho teve em conta o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, de 25 de Setembro de 2002 ([2]), bem como os pareceres do Comité Económico e Social ([3]) e do Comité das Regiões ([4]).

O regulamento tem por objectivo criar um instrumento financeiro destinado a promover a transferência do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte — transporte marítimo de curta distância, transporte ferroviário ou navegação interior — com vista a reduzir o congestionamento da rede rodoviária e a reforçar o transporte intermodal, melhorando assim o desempenho ambiental do sistema de transportes.

Concretamente, o programa, que se baseia na avaliação da experiência adquirida com o programa PACT (Acções-Piloto de Transporte Combinado, 1997-2001), visa transferir o crescimento previsto do transporte rodoviário de mercadorias até 2010 (12 mil milhões de toneladas-kilómetro por ano) para outros modos de transporte, mantendo assim a repartição do tráfego entre os diferentes modos de transporte ao nível de 1998.

As acções que se pretende financiar com o programa Marco Polo são de três tipos:

— *acções de transferência modal,* que visam a transferência imediata de uma parte do tráfego rodoviário para outros modos de transporte, através de um apoio ao arranque de novos serviços de transporte não rodoviário de mercadorias,

— *acções catalisadoras,* que incidem sobre projectos inovadores destinados a remediar as insuficiências estruturais dos mercados,

— *acções de aprendizagem em comum,* cujo objectivo é reforçar a cooperação e o saber-fazer entre operadores dos mercados da logística do transporte de mercadorias tendo em vista melhorar o desempenho ambiental do sector.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

O Conselho partilha das preocupações do Parlamento em relação ao crescente congestionamento rodoviário e, em termos gerais, ao impacto ambiental do sistema de transportes. Nesta perspectiva, o Conselho congratula-se com o objectivo de criação de um programa destinado a promover a intermodalidade mediante o apoio a acções comerciais que permitam transferir o transporte de mercadorias das estradas para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior.

O Conselho atribui grande importância à dimensão europeia do programa. Nesta conformidade, apoia o princípio da abertura do programa a todos os países candidatos e aos Estados-Membros da EFTA e do EEE, bem como a possibilidade de o programa poder envolver o território de um país terceiro próximo, tal como definido na posição comum. A fim de conferir maior destaque a este aspecto, a posição comum sublinha que deve ser incentivada a colaboração entre empresas estabelecidas em países diferentes sob a forma de um consórcio que apresente um projecto de acção.

([1]) A proposta da Comissão foi apresentada em 4 de Fevereiro de 2002 (JO C 126 E de 28.5.2002, p. 354).

([2]) Doc. 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

([3]) JO C 241 de 7.10.2002, p. 37.

([4]) JO C 278 de 14.11.2002, p. 15.

O Conselho é de opinião que, para cumprir os seus objectivos, o programa deve ser gerido com flexibilidade, e que a qualidade dos projectos deve ser o principal critério para a concessão de apoio financeiro por parte da Comunidade. Por este motivo, considera que os limiares mínimos devem ser estabelecidos a um nível que não exclua projectos eficazes de pequena escala nem projectos apresentados por pequenas empresas. De igual modo, a posição comum permite que os limiares mínimos sejam geridos na perspectiva de evitar que uma definição demasiado rígida das acções elegíveis desencoraje projectos válidos ou os exclua do financiamento. O Conselho considera igualmente que deverá ser possível financiar o desenvolvimento de serviços existentes, desde que tal acarrete benefícios idênticos ao arranque de novos serviços, em termos de transferência modal adicional e de vantagens ambientais. Além disso, o Conselho espera que as acções elegíveis para financiamento produzam efeitos significativos (no caso das acções de transferência modal) e mensuráveis (no caso das acções de transferência modal e das acções catalisadoras).

No tocante ao quadro financeiro global do programa, o Conselho entende que o período orçamental não deve ir além do período 2002-2006, considerado nas perspectivas financeiras gerais. Assim, foi alterado o período orçamental quinquenal inicialmente proposto (2003-2007), e o montante global da referência financeira foi adaptado em conformidade.

No que se refere à base para o cálculo do montante do apoio financeiro a conceder às acções de transferência modal, o Conselho considera que não há motivo para referir explicitamente a noção de poupança dos custos externos, sobretudo porque ainda não está disponível um método consensual de internalização destes custos. A posição comum refere, em vez disso, um montante indicativo — fixado inicialmente pela Comissão — de 1 euro por cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de carga rodoviária. O Conselho considera, porém, que poderão vir a ser sugeridos ajustamentos ao montante indicativo para o apoio financeiro, com base numa avaliação regular da evolução dos diferenciais de custos externos e em eventuais futuros trabalhos sobre os métodos de internalização dos custos externos. Na perspectiva de assegurar a necessária flexibilidade na gestão do programa, a posição comum sublinha que este montante indicativo poderá ser adaptado em função da qualidade e do mérito ambiental de cada projecto apresentado.

O Conselho concorda que o programa deve ser encarado como um instrumento orientado para o mercado e considera que a concessão de subsídios não deve acarretar qualquer risco de distorção da concorrência numa medida contrária ao interesse comum. Assim, para além da referência geral aos mercados envolvidos, a posição comum afirma explicitamente que não deve haver distorções da concorrência entre modos de transporte alternativos ao transporte rodoviário ou em cada um dos modos. A posição comum estipula ainda que a eventual concessão de auxílios estatais a acções que recebam apoio financeiro ao abrigo do programa terá de ser compatível com as regras gerais da Comunidade em matéria de auxílios estatais e situar-se dentro dos limites fixados para cada tipo de acção. Além disso, foi introduzida uma disposição destinada a assegurar que, se a acção exigir o recurso a serviços prestados por terceiros que não façam parte do consórcio em causa, o candidato forneça uma prova de que o prestador de serviços foi seleccionado através de um processo transparente, objectivo e não discriminatório.

O Conselho considera apropriada a inclusão das despesas com infra-estruturas auxiliares nas despesas elegíveis para apoio financeiro. Contudo, a fim de salvaguardar os objectivos fundamentais do programa, a posição comum estipula que essas despesas devem manter um carácter marginal e devem ser necessárias para se atingirem os objectivos da acção.

Por último, no que toca ao procedimento do Comité encarregado de assistir a Comissão na gestão do projecto, o Conselho considera que a melhor forma de executar a diversidade de tarefas atribuídas a esse Comité é através do procedimento de gestão previsto nas regras do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão.

III. **ALTERAÇÕES**

O Conselho partilha os pontos de vista expressos pelo Parlamento Europeu na primeira leitura da proposta. Concretizando este acordo, a posição comum incorpora directamente algumas das alterações propostas pelo Parlamento, reflectindo noutros pontos a substância do parecer do Parlamento.

— O Conselho partilha a opinião do Parlamento, segundo a qual a promoção da intermodalidade deve ser explicitamente mencionada entre os objectivos fundamentais do programa, tendo introduzido na posição comum a formulação sugerida pelo Parlamento [considerando 4, artigo 1.º e alínea a) do artigo 2.º]. Foi igualmente inserida uma referência ao objectivo de redução do congestionamento (considerando 4).

— Na exacta linha do parecer do Parlamento, o Conselho reduziu os limites mínimos indicativos de subvenção para cada um dos três tipos de acção para metade dos montantes propostos pela Comissão. Contudo, o Conselho não considera necessária a introdução de um limite mínimo novo e particularmente baixo para as acções de transferência modal que consistam na expansão de serviços existentes; o Conselho entende que outras alterações por ele introduzidas (no considerando 9, nos n.os 1 e 3 do artigo 5.º) no sentido de assegurar a necessária flexibilidade na escolha das acções já têm devidamente em conta as preocupações do Parlamento nesta matéria.

— O Conselho comunga da opinião do Parlamento, segundo a qual o reembolso das despesas realizadas a partir da data de apresentação de um pedido de apoio financeiro ao abrigo do programa deve ficar dependente da aprovação do financiamento comunitário para o projecto em causa. Foram introduzidas na posição comum as correspondentes alterações do texto, tal como figuram no parecer do Parlamento (n.º 2 do artigo 5.º, n.º 4 do artigo 6.º e n.º 3 do artigo 7.º).

— No que toca às acções catalisadoras [alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º], a posição comum reflecte a opinião concordante do Conselho e do Parlamento, segundo a qual se deve referir claramente que o programa também serve o objectivo da redução do congestionamento rodoviário.

— Tal como o Parlamento, o Conselho considera que o programa não deve conduzir a transferências de um modo de transporte alternativo ao transporte rodoviário para outro. Este princípio ficou consignado na posição comum, nas disposições relativas aos três tipos de acção [alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º, alínea e) do n.º 1 do artigo 6.º e alínea c) do n.º 1 do artigo 7.º].

— O Conselho entende que as transferências do transporte rodoviário para uma combinação de modos de transporte deve ser promovida também nos casos em que o transporte rodoviário faz parte dessa combinação. Contudo, como foi explicitamente realçado em todo o texto da posição comum, os trajectos rodoviários devem ser tão curtos quanto possível [considerando 4, artigo 1.º, alínea a) do artigo 2.º, alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º, alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º].

— Por último, o Conselho partilha a opinião do Parlamento no sentido de que os procedimentos de avaliação também devem permitir um acompanhamento efectivo e um seguimento optimizado da execução do programa, inclusivamente da execução do respectivo orçamento. Para o efeito, a posição comum impõe à Comissão a obrigação de informar regularmente o comité de gestão sobre a execução financeira do programa e sobre a situação de todos os projectos financiados (artigo 14.º).

A posição comum inclui ainda algumas pequenas modificações e clarificações da proposta da Comissão, em conformidade com os princípios delineados na parte II do presente documento. Dizem respeito, entre outros aspectos, à formulação do objectivo do regulamento proposto, às definições, às condições que regem a concessão de apoio financeiro, às prioridades relativas às acções catalisadoras e à divulgação dos resultados das acções.