

Programme Marco Polo II: concours financier d'amélioration des performances environnementales du système de transport de marchandises

2008/0239(COD) - 16/09/2009 - Acte final

OBJECTIF : établir le deuxième programme «Marco Polo» pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 923/2009 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 établissant le deuxième programme «Marco Polo» pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II).

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement modifiant le règlement établissant le deuxième programme « Marco Polo » pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises, à la suite d'un accord dégagé avec le Parlement européen en première lecture.

Le programme Marco Polo a été institué en 2003 par le règlement (CE) n° 1382/2003 afin d'offrir aux opérateurs de transport des solutions de rechange exploitant d'autres modes de transport sur les axes saturés.

Le programme Marco Polo II est modifié en vue **d'augmenter son efficacité en ce qui concerne le transfert vers le transport maritime, fluvial et ferroviaire du transport routier de marchandises**. Le nouveau règlement traite les problèmes rencontrés dans le cadre du règlement actuel, une partie importante du budget alloué n'ayant pas été utilisée.

Ces problèmes sont traités de la façon suivante: i) mesures destinées à faciliter la participation des petites entreprises et des micro-entreprises; ii) abaissement des seuils d'éligibilité applicables aux actions; iii) accroissement de l'intensité de l'aide financière; iv) et simplification de la mise en œuvre du programme et des procédures administratives. Le cas échéant, la Commission fournira une assistance technique aux candidats afin de faciliter la procédure de demande, par exemple grâce à un service d'assistance en ligne

De plus, **les seuils d'éligibilité applicables aux propositions de financement seront abaissés et exprimés en tonnes-kilomètres transférées par an**, sauf pour les actions d'apprentissage en commun. Ces seuils seront calculés sur toute la période de mise en œuvre des actions visées en annexe, sans fixer de taux d'exécution annuel. Il ne sera plus nécessaire d'appliquer un seuil spécifique aux actions d'évitement de trafic, et une durée minimale sera établie pour ces types d'actions ainsi que pour les actions à effet catalyseur et les actions en faveur des autoroutes de la mer.

À noter que le concours financier communautaire apporté aux actions couvertes par le programme **n'empêche pas l'octroi aux mêmes actions d'aides d'État** au niveau national, régional ou local, dans la mesure où ces aides sont compatibles avec le régime des aides d'État prescrit par le traité et dans les limites cumulatives fixées pour chaque type d'action figurant en annexe.

La Commission présentera **une communication sur les résultats du programme Marco Polo pour la période 2003-2010 avant d'élaborer une proposition de troisième programme Marco Polo**. Cette communication traitera, entre autres, des points suivants:

- les incidences du futur règlement modifiant le règlement (CE) no 1692/2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II) ;
- l'expérience de la gestion du programme par l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation ;
- la nécessité de différencier les conditions de financement selon le mode de transport sur la base de la sécurité, des performances environnementales et du rendement énergétique ;
- l'efficacité des actions « évitement de trafic routier » ;
- la nécessité d'établir une aide technique fondée sur la demande au stade de la candidature en tenant compte des besoins des petites et des micro-entreprises de transport ;
- la reconnaissance de la récession économique comme un motif exceptionnel d'allongement de la durée des projets ;
- la mise à disposition d'un bilan annuel complet des projets qui ont été cofinancés ;
- la possibilité d'assurer la cohérence entre le programme Marco Polo, le Plan d'action pour la logistique et le programme RTE-T en adoptant des mesures visant à coordonner l'allocation des fonds communautaires, en particulier pour les autoroutes de la mer ;
- la possibilité de rendre éligibles les coûts supportés par un pays tiers si l'action est promue par des entreprises d'un État membre ;
- la nécessité de tenir compte des caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation intérieure et de ses petites et moyennes entreprises, notamment grâce à un programme consacré à ce secteur ;
- la possibilité d'étendre le programme aux pays voisins et d'adapter davantage le programme aux États membres insulaires ou archipels.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 10/10/2009.