

# **Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT**

2002/0038(COD) - 25/04/2003 - Position du Conseil

Le Conseil suit largement l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. La position commune adoptée à l'unanimité reprend donc directement certains des amendements proposés par le Parlement (13 au total), tandis que, sur d'autres points, elle tient compte de l'avis du Parlement quant au fond. - Le Conseil partage les préoccupations du Parlement concernant l'accroissement de la congestion routière et, d'une manière générale, l'impact environnemental du système de transport. Il se félicite, par conséquent, de l'objectif visant à établir un programme destiné à promouvoir l'intermodalité en appuyant les actions commerciales de transfert du fret routier vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire ou la navigation intérieure. - Le Conseil approuve le principe selon lequel le programme est ouvert à tous les pays candidats ainsi qu'aux États membres de l'AELE et de l'EEE et le fait qu'il puisse concerner le territoire d'un pays tiers proche, tel que défini dans la position commune. Celle-ci souligne aussi que la coopération entre les entreprises établies dans des pays différents, afin de constituer un consortium présentant un projet d'action, devrait être encouragée. - Le Conseil estime que le programme devrait être géré de manière souple afin d'atteindre ses objectifs et que la qualité des projets devrait être le critère essentiel pour l'octroi d'un concours financier communautaire. Les seuils minimaux devraient donc être fixés à un niveau qui n'exclue pas les projets efficaces à petite échelle ou les projets présentés par de petites entreprises. De même, la position commune permet que les seuils minimaux soient gérés en vue d'éviter qu'une définition trop rigide des actions éligibles ne décourage la réalisation de projets utiles ou ne les exclue du financement. De même, il devrait être possible de financer le développement des services existants à condition que cela présente des avantages équivalents à ceux du démarrage de nouveaux services en termes de transfert modal supplémentaire et d'avantages pour l'environnement. En outre, le Conseil espère que les actions éligibles au financement produiront des effets substantiels (dans le cas des actions de transfert modal) et mesurables (dans le cas du transfert modal et des actions à effet catalyseur). - En ce qui concerne le cadre financier global du programme, le Conseil estime que la période budgétaire ne doit pas s'étendre au-delà de la période 2002-2006 envisagée par les perspectives financières générales. Le cadre financier de 115 millions EUR pour la période 2003-2007, tel que proposé par la Commission a donc été ramené à 75 millions EUR pour la période 2003-2006. - Pour ce qui est de la base de calcul du montant du concours financier à octroyer pour les actions de transfert modal, le Conseil estime qu'il n'y a aucune raison de viser pour le moment explicitement la notion de réduction des coûts externes. En revanche, la position commune mentionne un montant indicatif, fixé au départ par la Commission, d'1 euro pour chaque transfert de 500 tonnes-kilomètres de fret routier. Des ajustements du montant indicatif du concours financier pourraient être proposés à l'avenir sur la base d'une évaluation régulière de l'évolution des différences entre les coûts externes et des travaux futurs éventuels concernant les méthodes d'internalisation des coûts externes. Afin d'assurer la souplesse nécessaire pour gérer le programme, la position commune souligne en outre que ce montant indicatif pourrait être ajusté en fonction de la qualité de chaque projet présenté et de l'intérêt qu'il présente pour l'environnement. - Le programme devrait être considéré comme un instrument tenant compte des forces du marché et l'octroi de subventions ne devrait pas entraîner d'éventuelles distorsions de la concurrence, mesure contraire à l'intérêt commun. Par conséquent, outre la référence générale aux marchés concernés, la position commune précise qu'il ne devrait pas y avoir de distorsion de la concurrence entre les modes de transport se substituant au seul transport routier ou au sein de chacun d'eux. Elle indique également que l'octroi éventuel d'aides d'État en faveur des actions bénéficiant d'un concours financier au titre du programme doit être compatible avec les règles générales de la Communauté concernant les aides d'État et ne pas dépasser les limites fixées pour chaque catégorie d'action. S'il s'agit d'une action impliquant des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium concerné, le candidat devra apporter la preuve que le

fournisseur de services a été sélectionné selon une procédure transparente, objective et non discriminatoire. - Le Conseil estime qu'il convient d'inclure les dépenses en infrastructures auxiliaires dans les dépenses éligibles à un concours financier. La position commune indique que ces dépenses doivent demeurer marginales et permettre de réaliser les objectifs de l'action. - Enfin, en ce qui concerne les procédures de comité pour assister la Commission dans la gestion du projet, le Conseil estime qu'il serait préférable que le comité accomplisse ses tâches selon la procédure de gestion prévue dans les règles concernant l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.