

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 10.12.2008
COM(2008) 847 final

2008/0239 (COD)

**Proposta de
REGULAMENTO (CE) N.º.../2008 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO**

de

que altera o Regulamento (CE) n.º 1692/2006, que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”)

{SEC(2008) 3021}
{SEC(2008) 3022}

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. TEOR DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objectivos da proposta

O segundo programa Marco Polo não está a cumprir inteiramente os objectivos de transferência modal e de redução do tráfego fixados na sua base jurídica. Embora esteja efectivamente a permitir uma transferência modal considerável, os resultados do segundo convite à apresentação de propostas, lançado em 2008 ao abrigo do segundo programa Marco Polo, e as conclusões da avaliação externa do primeiro programa Marco Polo revelam ser pouco provável o programa vir a alcançar o objectivo de evitar ou de transferir para outro modo de transporte uma parte substancial do previsível crescimento do transporte rodoviário internacional de mercadorias na Europa, tal como prevê a sua base jurídica.

A execução do primeiro programa Marco Polo não está a cumprir o seu objectivo de transferência modal, tal como revelado numa avaliação externa, segundo a qual só 64% deste objectivo¹ será alcançado. Esta percentagem é corroborada pelo nível de resposta ao segundo convite à apresentação de propostas ao abrigo do segundo programa Marco Polo, que mostra uma acentuada diminuição do volume total de transferência modal proposta. Além disso, os novos tipos de acções introduzidos por este segundo programa (auto-estradas do mar e acções destinadas a evitar o tráfego) não atraíram um número suficiente de candidaturas (apenas 9% das propostas em 2007 e 4% em 2008).

As alterações propostas pretendem aumentar a eficácia do programa em termos de toneladas-quilómetro (tkm) evitadas ou desviadas da estrada, a fim de se alcançarem os objectivos fixados na base jurídica. As medidas específicas prevêem incentivar os pedidos de financiamento através do aumento da participação das pequenas empresas, designadamente as empresas de navegação interior, baixando os limiares de elegibilidade, aumentando a intensidade das subvenções e simplificando os procedimentos administrativos do programa.

Avaliação do programa

O artigo 14.º do regulamento estabelece que 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 no período 2003–2006. Se esse relatório apontar a necessidade de um ajustamento do programa Marco Polo II, a Comissão deve apresentar propostas nesse sentido.

Por conseguinte, o programa foi submetido a avaliação independente² em 2007. Os resultados dos avaliadores revelam que:

- O programa constitui uma estratégia adequada com vista a contribuir para um sistema eficiente e sustentável de transporte, em coordenação com outras intervenções da CE.
- Importa dar mais importância e visibilidade à sua capacidade para reduzir o congestionamento rodoviário.

¹ 12 mil milhões de tkm por ano para o programa Marco Polo I

² Realizado por Ecorys. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm

- Exerce um forte efeito de alavanca na promoção de importantes investimentos empresariais. Cada euro de subvenção previsto corresponde a 20 euros de custos elegíveis.
 - Deverá permitir uma transferência de 30 600 milhões de toneladas-quilómetro, o que corresponde a 64% do seu objectivo.
 - Representou apenas 73% do orçamento disponível.
 - Prevê-se que obtenha benefícios externos que atingem os 650 milhões de euros em termos de reduções dos custos de congestionamento, ambientais, de segurança dos transportes e outros custos.
 - Os candidatos consideram que as formalidades de avaliação das propostas e os procedimentos que precedem a assinatura do contrato são complexos, não transparentes e tornam longo o período entre a negociação do contrato e a respectiva assinatura.
 - Os contactos entre a Comissão e os beneficiários do projecto foram considerados muito limitados.
- Os avaliadores formularam as seguintes recomendações:
 - Prorrogar a duração máxima dos projectos.
 - Baixar o limite máximo para os projectos relativos à navegação interior, tendo em vista a transferência modal.
 - Promover a visibilidade do programa.
 - Dar maior destaque ao aspecto da redução do congestionamento rodoviário durante a fase de avaliação das propostas.
 - Elaborar guias de fácil utilização para que os candidatos e os beneficiários compreendam plenamente as regras a seguir na apresentação do pedido de financiamento e na gestão de projectos.

1.2. Contexto geral

O programa Marco Polo é um dos instrumentos para reduzir o congestionamento do tráfego, inserindo-se numa estratégia política coerente de transportes da UE que inclui a internalização dos custos externos e a utilização de instrumentos baseados no mercado para reflectir a utilização das infra-estruturas.

A avaliação intercalar do Livro Branco sobre os transportes³ estima os custos totais do congestionamento em 1% do PIB da UE e os seus custos ambientais em 1,1%. Um dos instrumentos da política de transportes da UE para reduzir estes custos é o programa Marco Polo. Quanto maior for o seu sucesso, menores serão os custos de congestionamento e os custos ambientais.

³ COM(2006) 314 final

A avaliação externa do primeiro programa Marco Polo considera que o objectivo de desviar tkm da estradas está a ser atingido em 64%. Por conseguinte, tendo em conta a diminuição do número de propostas, essa percentagem será, na melhor das hipóteses, a mesma para o programa Marco Polo II caso não sejam tomadas medidas. Isso significaria falhar o objectivo de evitar ou de desviar uma parte substancial do crescimento previsto de 60%⁴ do transporte internacional rodoviário de mercadorias, equivalente a 20 500 milhões de tkm em termos absolutos. Daí resultariam consequências negativas em termos de custos suplementares de infra-estrutura rodoviária, acidentes, congestionamento, poluição local e global, danos ambientais e falta de fiabilidade da cadeia de abastecimento e dos processos logísticos.

1.3. Disposições em vigor no domínio da proposta

A actual base jurídica do programa é o Regulamento (CE) n.º 1692/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 2006, que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1382/2003.

1.4. Coerência com as outras políticas e os objectivos da União

A política de transportes da UE tem como objectivo proporcionar às pessoas e às empresas em toda a União um nível elevado de mobilidade e, ao mesmo, tempo proteger o ambiente dos efeitos nocivos dos transportes. Para o efeito, há que basear-se numa ampla gama de instrumentos políticos que incentivem a transferência de tráfego para modos de transporte mais ecológicos, optimizando cada modo de transporte e visando uma utilização eficiente dos diferentes modos, individualmente e em concertação com os restantes, o que deveria traduzir-se numa utilização optimizada e sustentável dos recursos.

Nesse contexto, importa distinguir dois tipos de medidas:

- Medidas destinadas a aumentar a competitividade e a eficiência ecológica de todos os modos de transporte, especialmente os que provocam menos congestionamento e são mais ecológicos, ou seja, o transporte marítimo, o ferroviário e a navegação interior.
- Medidas destinadas a aumentar a capacidade e a eficiência de todo o sistema de transportes graças ao financiamento RTE-T (redes transeuropeias de transporte), aos fundos da política de coesão (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e Fundo de Coesão) e aos investimentos dos Estados-Membros e operadores privados.

As medidas supracitadas visam alcançar progressivamente uma distribuição mais eficiente e ecológica dos fluxos de mercadorias entre diferentes modos de transporte. No entanto, levarão anos a concretizar e a única medida a nível comunitário destinada a incentivar a curto prazo uma distribuição dos fluxos de mercadorias que seja mais aceitável para o ambiente é o programa Marco Polo.

⁴ Modelo PRIMES, incluído no relatório da Comissão *European Energy and Transport trends to 2030* (Tendências europeias da energia e dos transportes no horizonte 2030)

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

Em 4 de Abril de 2008, foi lançada uma consulta pública no sítio Web da Agência de Execução para a Competitividade e a Inovação (AECI), que gere o programa em nome da Comissão. Uma notificação desta publicação foi enviada duas vezes por correio electrónico a uma lista mais de 1500 contactos, incluindo representantes da indústria envolvidos na preparação e gestão de projectos Marco Polo. Em 28 de Abril de 2008, a consulta foi apresentada numa reunião da rede de promoção e de elementos de contacto do transporte marítimo de curta distância. Em 23 de Maio de 2008, a consulta foi apresentada na reunião do Comité Marco Polo.

A consulta externa esteve aberta de 4 de Abril a 30 de Maio de 2008. Foram colocadas 13 perguntas precisas para avaliar a aceitabilidade das alterações propostas pela Comissão. Além disso, o questionário incluía uma pergunta final, de carácter aberto, que permitia apresentar observações gerais. No total, foram recebidas 97 contribuições de 20 Estados-Membros e ainda da Noruega e da Sérvia. Só 12% dos respondentes não tinham participado ou não previam participar num projecto Marco Polo, pelo que o valor acrescentado da contribuição é considerado elevado.

As duas reuniões anuais dos Comités “Marco Polo” dos Estados-Membros têm-lhes permitido contribuir continuamente para o processo de consulta.

2.2. Obtenção e utilização de competências especializadas

A avaliação do impacto foi feita com base na avaliação do programa Marco Polo (2003-2006), realizada pela *Ecorys* em Novembro de 2007. Uma segunda fonte especializada externa provém do relatório intercalar de um estudo realizado pela *Price Waterhouse Coopers* sobre a avaliação do impacto da criação de um fundo de inovação para o sector da navegação interior, que inclui uma avaliação dos efeitos da alteração do Regulamento Marco Polo II.

2.3. Avaliação do impacto

A avaliação do impacto concluiu que uma revisão específica da base jurídica através da implementação de todas as medidas propostas representará um valor acrescentado considerável ao permitir:

- Melhorar a eficácia do programa em termos de toneladas-quilómetro evitadas ou desviadas.
- Uma distribuição mais equilibrada da redução do tráfego e da transferência modal entre os vários modos de transporte e tipos de projecto.
- Simplificar a base jurídica e a gestão do programa com a inerente redução dos custos e encargos administrativos e, por conseguinte, atrair mais empresas e empresas de menor dimensão que actualmente receiam, ou simplesmente não têm capacidade para gerir, a sua complexidade.
- Obter repercussões positivas na distribuição multidimensional dos efeitos.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Síntese da acção proposta

As alterações propostas visam uma revisão limitada da base jurídica (Regulamento (CE) n.º 1692/2006) do segundo programa Marco Polo para aumentar a sua eficácia na redução de tráfego e na transferência modal, aferida em termos de toneladas-quilómetro. São propostos quatro tipos de alterações: em primeiro lugar, medidas destinadas a facilitar a participação das pequenas empresas; em segundo, medidas com vista a baixar os limiares de elegibilidade expressos em toneladas-quilómetro; em terceiro lugar, aumentar a intensidade do financiamento; e em quarto lugar, simplificar os procedimentos do programa.

3.2. Base jurídica

O n.º 1 do artigo 71.º e n.º 2 do artigo 80.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia constituem o quadro para a intervenção comunitária no transporte internacional efectuado à saída ou à entrada do território de um Estado-Membro ou de passagem no território de um ou mais Estados-Membros.

3.3. Princípio de subsidiariedade

O programa Marco Polo pretende ter impacto nos transportes rodoviários internacionais. Uma vez que os objectivos da transferência modal não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem assim, devido ao alcance do programa, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado.

3.4. Princípio de proporcionalidade

A proposta está em conformidade com o princípio de proporcionalidade uma vez que a intervenção comunitária é muito menor que os seus efeitos. A actual intensidade máxima de subvenção é de 1 euro por 500 tkm desviadas das estradas, em comparação com uma poupança de custos externos obtida com essa transferência modal que ascende em média a 9,15 euros. Mesmo actualizando a intensidade da subvenção para um máximo de 2 euros, mantém-se o princípio da proporcionalidade da intervenção comunitária. Por outro lado, a experiência com o programa revela que 1 euro de subvenção “Marco Polo” origina cerca de 20 euros de investimento em projectos que visam a instauração de um sistema de transportes mais ecológico.

3.5. Escolha dos instrumentos

Instrumento proposto: Regulamento

O regulamento proposto altera o Regulamento (CE) n.º 1692/2006 que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1382/2003.

**Proposta de
REGULAMENTO (CE) N.º... /2008 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO**

de

que altera o Regulamento (CE) n.º 1692/2006, que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁶,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado⁷,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunicação⁸ da Comissão denominada “Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes” sublinha o potencial do segundo programa Marco Polo como fonte de financiamento que proporciona aos operadores alternativas às vias rodoviárias congestionadas graças à utilização de outros modos de transporte. Por conseguinte, o segundo programa Marco Polo é um elemento fundamental da actual política de transportes.
- (2) Se não forem tomadas medidas decisivas, o conjunto do transporte rodoviário de mercadorias na Europa deverá registar um aumento de mais de 60% até 2013. Daí resultaria um aumento do transporte rodoviário internacional de mercadorias, durante o período 2013-2013, estimado em 20 500 milhões de toneladas-quilómetro por ano na União Europeia, com consequências negativas em termos de custos adicionais da infra-estrutura rodoviária, acidentes, congestionamento, poluição local e global, danos

⁵ JO ...

⁶ JO ...

⁷ JO ...

⁸ COM(2006) 314 final

para o ambiente e falta de fiabilidade da cadeia de abastecimento e dos processos logísticos.

- (3) A fim de fazer face a este crescimento, há que promover uma maior utilização dos transportes marítimos de curta distância, dos transportes ferroviários e da navegação interior, sendo necessário incentivar novas iniciativas mais vigorosas para o sector dos transportes e da logística, bem como a adopção de novas abordagens e a utilização de inovações técnicas em toda a cadeia de transporte e na sua gestão.
- (4) Em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 1692/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 2006, que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”) e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1382/2003⁹, a Comissão deve fazer uma avaliação do programa Marco Polo II e apresentar as propostas de ajustamento que considerar oportunas.
- (5) Uma avaliação externa dos resultados do primeiro programa Marco Polo considerou que o programa não alcançaria os seus objectivos em termos de transferência modal e formulou algumas recomendações para melhorar a sua eficácia.
- (6) A Comissão procedeu a uma análise de impacto das medidas propostas pela avaliação externa e de outras medidas destinadas a aumentar a eficiência do programa. Esta análise revelou a necessidade de algumas alterações ao Regulamento (CE) n.º 1692/2006 para facilitar a participação das pequenas empresas, baixar os limiares de elegibilidade do projecto, aumentar a intensidade do financiamento e simplificar a execução do programa e os respectivos procedimentos administrativos.
- (7) Há que intensificar a participação de pequenas empresas no programa, permitindo que as empresas individuais se candidatem ao financiamento e reduzindo os limiares de elegibilidade para as propostas apresentadas por empresas de navegação interior.
- (8) Os limiares de elegibilidade para propostas de financiamento devem ser reduzidos e expressos em toneladas-quilómetro desviadas por ano, à excepção das acções de aprendizagem em comum. Não há necessidade de definir novos limiares específicos aplicáveis às acções destinadas a evitar o tráfego, sendo fixada uma duração mínima para este tipo de projectos, bem como para os projectos catalisadores e os relativos às auto-estradas do mar.
- (9) Deve ser aumentada a intensidade do financiamento, introduzindo uma definição de “mercadorias”, a fim de incluir a componente de transporte no cálculo da transferência modal, e permitindo prorrogações excepcionais da duração máxima do projecto para projectos com atrasos no arranque. Deve ser reflectido o aumento da intensidade do financiamento de 1 para 2 euros na sequência do procedimento previsto no ponto 2, alínea d), do anexo I.
- (10) A fim de simplificar a aplicação do programa, o anexo II do Regulamento (CE) n.º 1692/2006, relativo às condições de financiamento da infra-estrutura auxiliar, deve

⁹ JO L 328 de 24.11.2006, p. 1

ser suprimido. Além disso, o procedimento de comitologia para a selecção anual de projectos a financiar deve deixar de ser adoptado e as normas pormenorizadas em matéria de selecção de projectos devem ser aplicáveis durante vários anos.

- (11) Há que estabelecer uma ligação mais precisa entre o programa e os projectos relativos às auto-estradas do mar no âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes e alargar as considerações ambientais a fim de incluir a totalidade dos custos externos das acções.
- (12) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1692/2006 deve ser alterado em conformidade.
- (13) A fim de assegurar que as medidas previstas no presente regulamento sejam aplicadas da forma mais rápida e eficaz possível, o mesmo deve entrar em vigor no mais breve prazo após a sua adopção,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1692/2006 é alterado do seguinte modo:

- 1. Ao artigo 2.º é aditada a seguinte alínea p):

“«Mercadorias»: para efeitos do cálculo da transferência modal, as mercadorias transportadas mais a unidade de transporte, incluindo as suas partes motorizadas. As unidades de transporte vazias que são transportadas numa outra unidade de transporte são consideradas mercadorias para efeitos do cálculo da transferência modal.”

- 2. O n.º 1 do artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

“1. As acções devem ser apresentadas por empresas estabelecidas nos Estados-Membros ou nos países participantes, segundo as modalidades previstas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 3.º.”

- 3. O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redacção:

“Acções «auto-estradas do mar»; na União Europeia, estas acções devem estar de acordo com as características do projecto prioritário relativo às auto-estradas do mar definidas na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes¹⁰,”

- b) No n.º 2, é suprimida a segunda frase.

- 4. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

“Regras pormenorizadas

¹⁰ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1

As regras pormenorizadas relativas aos processos de apresentação e selecção das acções são aprovadas uma única vez para todo o período de duração do programa em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 10.º.”

5. No n.º 7, é suprimida a segunda frase.
6. O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) Na alínea d) do primeiro parágrafo, os termos “os méritos ambientais relativos das acções propostas” são substituídos por “os méritos relativos das acções em termos de redução dos custos externos”.
 - (b) O segundo parágrafo é suprimido.
7. O n.º 2 do artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

“Até 30 de Junho de 2011, a Comissão apresenta 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 no período 2003-2009.”
8. No segundo parágrafo do artigo 15.º, é suprimida a última frase.

Artigo 2.º

1. O anexo I do Regulamento (CE) n.º 1692/2006 é substituído pelo texto que consta do anexo do presente regulamento.
2. O anexo II do Regulamento n.º 1692/2006 é suprimido.

Artigo 3.º

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.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Condições de financiamento e requisitos previstos no n.º 2 do artigo 5.º

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
1. Condições de financiamento	a) As acções catalisadoras devem atingir os seus objectivos num período máximo de 60 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções “auto-estradas do mar” (AdM) devem atingir os seus objectivos num período máximo de 60 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções de transferência modal devem atingir os seus objectivos num período máximo de 36 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções para evitar o tráfego devem atingir os seus objectivos num período máximo de 60 meses e manter a sua viabilidade após esse período, de acordo com o previsto num plano de actividades realista;	a) As acções de aprendizagem em comum devem conduzir a uma melhoria dos serviços comerciais existentes no mercado e, em particular, promover e/ou facilitar as medidas para evitar o tráfego rodoviário ou para a transferência modal da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior, através da melhoria da cooperação e da partilha de conhecimentos; terão uma duração máxima de 24 meses;

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	b) As acções catalisadoras devem ser inovadoras a nível europeu em termos de logística, tecnologia, métodos, equipamento, produtos, infra-estrutura ou serviços prestados;	b) As acções AdM devem ser inovadoras a nível europeu em termos de logística, tecnologia, métodos, equipamento, produtos, infra-estrutura ou serviços prestados; atentar-se-á igualmente à qualidade elevada do serviço, simplificação de processos e serviços, respeito das normas de segurança, bom acesso aos portos, ligações eficientes entre os portos e o interior, e serviços portuários flexíveis e eficientes;	b) 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;	b) As acções para evitar o tráfego devem ser inovadoras a nível europeu em termos de integração da logística da produção na logística do transporte;	b) As acções devem ser inovadoras a nível europeu;

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	c) As acções catalisadoras devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior;	c) As acções AdM devem encorajar serviços intermodais de muito grande volume e elevada frequência para o transporte de mercadorias por transporte marítimo de curta distância, incluindo, sempre que for caso disso, serviços combinados mercadorias-passageiros ou combinando o transporte marítimo de curta distância com outros modos de transporte, de modo a tornar os percursos rodoviários o mais curtos possível; devem, de preferência, incluir serviços integrados de transporte de mercadorias no interior por transporte ferroviário e/ou navegação interior;	c) As acções de transferência modal devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos;	c) As acções para evitar o tráfego devem encorajar uma maior eficiência do transporte internacional de mercadorias nos mercados europeus sem impedir o crescimento económico, concentrando esforços na modificação dos processos de produção e/ou distribuição, conseguindo assim distâncias mais curtas, factores de carga mais elevados, menos trajectos em vazio, redução de fluxos de resíduos, redução do volume e/ou peso ou qualquer outro efeito que conduza a uma redução significativa do tráfego rodoviário de mercadorias, mas que não tenham efeitos adversos nos resultados da produção ou na mão-de-obra;	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;

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a) do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	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 respeita à orientação por parte da Comissão;	d) As acções AdM devem conduzir a uma transferência modal efectiva, mensurável e sustentável superior à taxa de crescimento prevista do transporte de mercadorias do modo rodoviário para o transporte marítimo de curta distância, a navegação interior ou o transporte ferroviário;	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.		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.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	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;	e) As acções AdM devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;		d) As acções para evitar o tráfego devem propor um plano realista que inclua marcos concretos para a realização dos seus objectivos e identificar as necessidades no que respeita à orientação por parte da Comissão;	

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	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.	f) As acções AdM 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;		e) As acções para evitar o tráfego 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;	

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
		g) Se a acção AdM 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.		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.	

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
2. Intensidade e âmbito do financiamento	a) 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. Estas despesas são elegíveis para apoio financeiro comunitário na medida em que estejam directamente relacionadas com a execução da acção. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 10% dos custos elegíveis totais do projecto.	a) O apoio financeiro comunitário a acções AdM é limitado a 35%, 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. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 10% dos custos elegíveis totais do projecto.	a) O apoio financeiro comunitário a acções de transferência modal é limitado a 35%, 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. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 10% dos custos elegíveis totais do projecto.	a) O apoio financeiro comunitário a acções para evitar o tráfego é limitado a 35%, 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. Os custos elegíveis relacionados com a infra-estrutura auxiliar não devem ser superiores a 10% dos custos elegíveis totais do projecto.	a) O apoio financeiro comunitário a 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.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, 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.	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, 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.	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, 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.	As despesas incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou a partir dessa data, 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.	As despesas já incorridas na data de apresentação de uma candidatura no âmbito do processo de selecção, ou após essa data, são elegíveis para apoio financeiro comunitário, na condição de ser obtida a aprovação final do financiamento comunitário.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	b) O apoio financeiro comunitário, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro desviadas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior será fixado inicialmente em 2 euros para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade do projecto ou do benefício ambiental efectivo obtido.	b) O apoio financeiro comunitário, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro desviadas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior será fixado inicialmente em 2 euros para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade do projecto ou do benefício ambiental efectivo obtido.	b) O apoio financeiro comunitário, determinado pela Comissão com base nas toneladas-quilómetro desviadas da estrada para o transporte marítimo de curta distância, o transporte ferroviário e a navegação interior será fixado inicialmente em 2 euros para cada transferência de 500 toneladas-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade do projecto ou do benefício ambiental efectivo obtido.	b) O apoio financeiro atribuído pela Comunidade a medidas destinadas a evitar o tráfego não deve ser utilizado para apoiar actividades comerciais ou produtivas que não estejam directamente relacionadas com o transporte ou a distribuição;	(c) O apoio financeiro comunitário é fixado inicialmente em 2 euros para cada 500 toneladas-quilómetro evitadas ou 25 veículos-quilómetro de transporte rodoviário de mercadorias evitados. Este montante indicativo poderia ser ajustado, em especial, em função da qualidade do projecto ou do benefício ambiental efectivo obtido.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário.	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário.	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário.	c) Nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, a Comissão pode reexaminar, com a periodicidade considerada necessária, a evolução dos dados em que se baseia este cálculo e, se necessário, adaptar de forma correspondente o montante do apoio financeiro comunitário.	

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
3. Forma e duração do contrato de subvenção	O apoio financeiro comunitário a acções catalisadoras é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, esses contratos têm uma duração máxima de 62 meses e mínima de 36 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses. O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 62 meses ou, em casos excepcionais, de 68 meses.	O apoio financeiro comunitário a acções AdM é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, esses contratos têm uma duração máxima de 62 meses e mínima de 36 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses. O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 62 meses ou, em casos excepcionais, de 68 meses.	O apoio financeiro comunitário a acções de transferência modal é concedido com base em contratos de subvenção. Regra geral, a duração desses contratos não deve exceder 38 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses. O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 38 meses ou, em casos excepcionais, de 44 meses.	O apoio financeiro comunitário a acções para evitar o tráfego é concedido com base em contratos de subvenção, incluindo disposições adequadas em matéria de orientação e fiscalização. Regra geral, esses contratos têm uma duração máxima de 62 meses e mínima de 36 meses. Em caso de atrasos extraordinários de aplicação devidamente justificados pelo beneficiário, pode ser concedida uma prorrogação excepcional de 6 meses. O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo estipulado de 62 meses ou, em casos excepcionais, de 68 meses.	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 máxima desses contratos é de 26 meses, podendo ser prorrogados a pedido do beneficiário, por um período suplementar de 26 meses, no quadro da dotação orçamental inicial, se forem alcançados resultados positivos nos primeiros 12 meses de execução da acção. O apoio financeiro comunitário não é renovável para além do período máximo previsto de 52 meses.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
4. Valor mínimo dos contratos	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção catalisadora é de 30 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal ou para evitar o tráfego por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção AdM é de 250 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de transferência modal é de 80 milhões de toneladas-quilómetro ou o seu equivalente volumétrico de transferência modal por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção. As acções de transferência modal que visam um desvio de transporte para a navegação interior são sujeitas a um limiar especial de 17 milhões de toneladas-quilómetro ou ao seu equivalente volumétrico de transferência modal por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção destinada a evitar o tráfego é de 80 milhões de toneladas-quilómetro ou 4 milhões de veículos-quilómetro de tráfego de mercadorias evitado por ano, a aplicar durante todo o período do acordo de subvenção.	O limite mínimo indicativo de subvenção por acção de aprendizagem em comum é de 250 000 euros.

Tipo de acção	A. Acções catalisadoras	B. Auto-estradas do mar	C. Transferência modal	D. Evitar o tráfego	E. Aprendizagem em comum
	N.º 1, alínea a), do art. 5.º	N.º 1, alínea b), do art. 5.º	N.º 1, alínea c), do art. 5.º	N.º 1, alínea d), do art. 5.º	N.º 1, alínea e), do art. 5.º
5. Divulgação	Os resultados e os métodos das acções catalisadoras devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Os resultados e os métodos das acções AdM para evitar o tráfego devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Não se prevêem actividades específicas de divulgação das acções de transferência modal.	Os resultados e os métodos das acções para evitar o tráfego devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.	Os resultados e os métodos das acções de aprendizagem em comum devem ser difundidos e o intercâmbio de melhores práticas deve ser incentivado, tal como especificado num plano de divulgação, a fim de contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Alteração do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui o segundo programa “Marco Polo” relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias (“Marco Polo II”).

CONTEXTO GPA / OPA (gestão por actividades / orçamento por actividades)

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

06: Energia e transportes

06 02: Transportes interiores, aéreos e marítimos

06 01: Despesas administrativas do domínio de intervenção “Energia e transportes”

RUBRICAS ORÇAMENTAIS

06 01 04 01: Programa Marco Polo II: Despesas de gestão administrativa

06 01 04 32: Agência de Execução para a Competitividade e a Inovação - subvenção “Marco Polo II”

06 02 06: Programa Marco Polo II

Duração da acção e da incidência financeira:

Início: 2010 final: 2015

Características orçamentais:

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
06 01 04 01	Não obrigatória	Não dif.	NÃO	SIM	SIM	1a
06 01 04 32	Não obrigatória	Não dif.	NÃO	SIM	SIM	1a
06 02 06	Não obrigatória	Dif.	NÃO	SIM	SIM	1a

RESUMO DOS RECURSOS

Recursos financeiros

Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
------------------	---------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Despesas operacionais¹¹

Dotações de autorização (DA)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Dotações de pagamento (DP)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Despesas administrativas incluídas no montante de referência¹³

Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Dotações de pagamento		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência¹⁴

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6	e							

Total indicativo do custo da acção

TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
--	--	-----------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	---------

¹¹ Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

¹² Um montante de 20 milhões de euros poderia ser aditado entre 2010 e 2013 para restaurar o montante não executado em 2008 e transferido em 2008 para outro programa.

¹³ Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

¹⁴ Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com a excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c+d+e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715
---	--	---------	-------	--------	--------	--------	--------	---------	---------

Compatibilidade com a programação financeira

A proposta é compatível com a programação financeira existente.

Incidência financeira nas receitas

A proposta não tem incidência financeira nas receitas

Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

Necessidades anuais	Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes
Recursos humanos – número total de efectivos	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

A execução do primeiro programa Marco Polo não está a cumprir o seu objectivo de transferência modal, tal como revelado numa avaliação externa, segundo a qual só 64% do objectivo de transferência modal¹⁵ será alcançado. Esta percentagem é corroborada pelo nível de resposta ao segundo convite à apresentação de propostas ao abrigo do segundo programa Marco Polo, que mostra uma acentuada diminuição do volume total de transferência modal proposta. Além disso, os novos tipos de acção introduzidos por este segundo programa (auto-estradas do mar e acções destinadas a evitar o tráfego) não atraíram suficientes pedidos de financiamento (apenas 9% das propostas em 2007 e 4% em 2008).

Já foram adoptadas duas medidas com vista a melhorar os resultados dos programas sem necessidade de alterar o regulamento: em primeiro lugar, a externalização da gestão do programa numa agência de execução especializada na gestão de projectos e, em segundo lugar, a duplicação da intensidade do financiamento dos projectos de 1 para 2 euros por 500 tkm desviadas ou evitadas, a fim de atrair mais projectos.

¹⁵ 12 mil milhões de tkm por ano para o programa Marco Polo I.

No entanto, estas medidas não serão suficientes, tendo sido proposta uma revisão específica do programa que permitirá:

- o aumento da eficácia do programa,
- uma distribuição mais equilibrada de apoio comunitário entre os vários tipos de projecto,
- uma simplificação substancial da base jurídica e da gestão do programa,
- uma redução significativa dos custos administrativos de gestão do programa,
- um efeito positivo em termos de benefícios para as áreas periféricas e os países não-membros.

Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

Tal como indicado no relatório de avaliação externa, o programa Marco Polo constitui uma estratégia adequada para contribuir para um sistema eficiente e sustentável de transportes. O programa inscreve-se igualmente no quadro de outras opções de intervenção da CE, em especial as subvenções concedidas no âmbito das RTE-T.

O objectivo prosseguido pelas medidas propostas reforçará a coerência já existente dos objectivos do programa com outras políticas da UE.

A fim de evitar os efeitos adversos da mobilidade em termos de crescimento considerável do transporte de mercadorias nos próximos anos, a revisão intercalar do Livro Branco sobre a política comum de transportes, de Junho de 2006, propõe, entre outras medidas, prosseguir a política de transição para outros modos de transporte de mercadorias menos poluentes e mais eficientes do ponto de vista energético.

A transferência modal e a co-modalidade são dois dos actuais objectivos da política de transportes da União, que a colocam no centro da estratégia de Lisboa para o crescimento e o emprego. O conjunto de objectivos da política de transportes em que se insere a transferência modal possui igualmente um carácter a longo prazo, equilibrando os imperativos do crescimento económico, de bem-estar social e de protecção do ambiente em todas as escolhas políticas.

Tal como indicado na avaliação intercalar do Livro Branco sobre os transportes, além da reflexão permanente sobre as eventuais medidas políticas a adoptar no futuro, o congestionamento do sistema rodoviário de transportes da UE e o desempenho ambiental de todo o sistema de transportes são abordados directamente através de várias medidas em curso ou a aplicar num futuro próximo.

A nível dos Estados-Membros, regimes nacionais como o Ecobonus na Itália abordam a mesma questão, mas exclusivamente a nível nacional e por um período de tempo limitado. Em qualquer caso, o Regulamento Marco Polo estabelece um limite máximo para o apoio comunitário que tem em conta os auxílios nacionais concedido à ligação de transporte abrangida pelo contrato.

As medidas supracitadas visam alcançar progressivamente uma distribuição mais eficiente e ecológica dos fluxos de mercadorias entre diferentes modos de transporte; no entanto, levarão anos a concretizar e a única acção a nível comunitário destinada a promover a redução do congestionamento do tráfego a muito curto prazo é o programa Marco Polo.

Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

Prevêem-se 131 realização em seis anos (2010-2013), uma média de 36 intervenções sobre as 120 propostas apresentadas anualmente. Estes valores representam uma taxa de êxito aproximada de um sobre três, essencial para receber propostas dos melhores operadores do mercado (ver relatório *ex-ante* Marco Polo, Capítulo 7 “Consulta das partes interessadas”). A intensidade média do apoio financeiro por realização está estimada em cerca de 1,8 milhões de euros. Estima-se em 60 mil milhões o número de toneladas-quilómetro a evitar ou a desviar das estradas no período 2010-2013, ou seja, 15 milhões de tkm por ano.

Modalidades de execução

Gestão centralizada: Delegação na Agência de Execução para a Competitividade e a Inovação (AECI)

CONTROLO E AVALIAÇÃO

Sistema de controlo

A concessão de subvenções basear-se-á no contrato-modelo de subvenção das Comunidades Europeias. As várias disposições do contrato relativas à monitorização, informação e auditoria aplicam-se na íntegra.

O pessoal da AECI estará estreitamente envolvido nos projectos. Em função das características específicas do projecto, “as medidas de acompanhamento” para difusão ou controlo dos resultados deveriam ser incluídas no plano de trabalho e orçamento de cada projecto individual.

Avaliação

Foi realizada uma avaliação externa do programa Marco Polo II. O relatório de avaliação está disponível no sítio Web da DG TREN no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Condições e frequência das avaliações futuras

Em 2011, realizar-se-á uma avaliação dos resultados obtidos pelo programa Marco Polo no período 2003-2009.

MEDIDAS ANTIFRAUDE

Dado que os contratos a utilizar para todas as acções previstas são contratos-modelo de subvenção, aplicar-se-ão as medidas antifraude gerais.

Todos os tipos de acção terão resultados claramente visíveis e mensuráveis. O sistema de subvenção será simples, abrangendo despesas de investimento e custos decorrentes da execução. Estes elementos podem ser verificados em pormenor e os projectos PACT e Marco Polo I disponibilizaram material e conhecimentos suficientes para permitir uma avaliação esclarecida dos riscos de fraude.

As visitas no terreno serão uma característica de todos os projectos.

INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	Tipo de realização	Custo médio	2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTAL	
			N.º de realiz ações	Custo total	N.º de realiz ações	Custo total	N.º de realiz ações	Custo total	N.º de realiz ações	Custo total	N.º de realiz ações	Custo total	N.º de realizaç ões	Custo total	N.º de realizaç ões	Custo total
OBJECTIV O OPER. N.º 1¹⁶																
Acção 1: tkm desviada/evit ada																
- Realização 1	Contrato	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
CUSTO TOTAL		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Tal como descrito na secção 5.3

8.2. Despesas administrativas

8.2.1 Número e tipo de recursos humanos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funcionários ou agentes temporários ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Pessoal financiado ¹⁸ pelo art. XX 01 02							
Outro pessoal ¹⁹ financiado pelo art. XX 01 04/05							
TOTAL		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Descrição das tarefas decorrentes da acção

Definição e coordenação do programa

Informações a comunicar ao AECI sobre a política desenvolvida

Adopção de programas de trabalho anuais que sirvam de decisões de financiamento

Representação da Comissão no Comité do programa e apresentação a este último de medidas a tomar que envolvam um procedimento de comitologia

Realização de consultas inter-serviços na Comissão

Avaliações e propostas estratégicas

Actividades ligadas ao lançamento e à tomada de decisões de cobrança coerciva.

8.2.3 Origem dos recursos humanos (estatutários)

Os lugares estão actualmente atribuídos à gestão do programa

¹⁷ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

¹⁸ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

¹⁹ Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4 Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (Agência de Execução para a Competitividade e a Inovação - subvenção Marco Polo II)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	2010	2011	2012	2013	2014	Ano 2015 e seguintes	TOTAL
1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Outras formas de assistência técnica e administrativa	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- intra-muros							
- extra-muros (manutenção TI)							
Total da assistência técnica e administrativa	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar a rubrica orçamental)						
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

²⁰ Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

Cálculo– ***Funcionários e agentes temporários***

Deve ser feita referência ao ponto 8.2.1, caso aplicável

Ano de 2010 e seguintes: 2,6 funcionários (122 000 €/funcionário/ano)