

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2008/0239(COD) Procédure terminée
Programme Marco Polo II: concours financier d'amélioration des performances environnementales du système de transport de marchandises Modification Règlement (EC) No 1692/2006	2004/0157(COD)
Sujet 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 8.70.60 Budgets annuels antérieurs	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE STOCKMANN Ulrich	05/01/2009
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
Conseil de l'Union européenne	BUDG Budgets	ALDE JENSEN Anne E.	21/01/2009
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires générales	2957	27/07/2009
Commission européenne	Transports, télécommunications et énergie	2935	30/03/2009
	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
10/12/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0847	Résumé
13/01/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
30/03/2009	Débat au Conseil	2935	Résumé
31/03/2009	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
02/04/2009	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0217/2009	
22/04/2009	Débat en plénière		
23/04/2009	Résultat du vote au parlement		
23/04/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0284/2009	Résumé
27/07/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		

16/09/2009	Signature de l'acte final		
16/09/2009	Fin de la procédure au Parlement		
09/10/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2008/0239(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement (EC) No 1692/2006 2004/0157(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071; Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/71297

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2008)0847	10/12/2008	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2008)3021	10/12/2008	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2008)3022	10/12/2008	EC	
Projet de rapport de la commission		PE418.255	28/01/2009	EP	
Avis de la commission	BUDG	PE419.939	23/02/2009	EP	
Amendements déposés en commission		PE420.162	04/03/2009	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES0623/2009	24/03/2009	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0217/2009	02/04/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0284/2009	23/04/2009	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2009)3507	25/06/2009	EC	
Projet d'acte final		03660/2009/LEX	16/09/2009	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2009/923](#)
[JO L 266 09.10.2009, p. 0001](#) Résumé

environnementales du système de transport de marchandises

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 PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : le programme «Marco Polo» est l'un des instruments conçus pour réduire la congestion dans le cadre d'une stratégie cohérente de politique européenne des transports, comprenant l'internalisation des coûts externes et l'utilisation d'instruments basés sur le marché pour refléter l'utilisation des infrastructures

Les conclusions de l'évaluation externe du programme «Marco Polo I» montrent qu'il est très peu probable que le programme puisse atteindre l'objectif qui est prévu dans sa base juridique et qui consiste à éviter ou à transférer vers un autre mode de transport une partie substantielle des prévisions d'accroissement du transport international routier de marchandises en Europe.

L'évaluation externe montre en effet que la mise en œuvre du premier programme «Marco Polo» n'atteint pas son objectif de transfert modal, estimant que cet objectif (12 milliards de tonnes-kilomètres par an) sera réalisé à 64%. Cette situation est corroborée par le taux de réponse au deuxième appel lancé dans le cadre du programme «Marco Polo II», qui montre une nette diminution du volume total de transfert modal proposé. En outre, les nouveaux types d'actions introduits par ce deuxième programme, «Autoroutes de la mer» et «Évitement de trafic», n'ont pas attiré suffisamment de demandes de financement (seulement 9% des propositions en 2007 et 4% en 2008).

Deux mesures ont été déjà prises pour améliorer les résultats du programme sans devoir modifier le règlement : 1°) la gestion du programme a été sous-traitée à une agence exécutive experte en gestion de projets ; 2°) l'intensité du financement des projets a été doublée afin d'attirer davantage de projets, passant de 1 EUR à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret transférées ou évitées. Cependant, ces mesures ne seront pas suffisantes et l'on a proposé une révision ciblée du programme, entraînant:

- une nouvelle amélioration de l'efficacité du programme,
- une répartition plus équilibrée du soutien communautaire entre les types de projet,
- une simplification considérable de la base juridique et de la gestion du programme,
- une réduction significative des dépenses administratives liées à la gestion du programme,
- un effet positif en termes d'avantages pour les zones périphériques et les pays non membres.

Les modifications proposées visent à renforcer l'efficacité du programme en ce qui concerne le nombre de tonnes-kilomètres évitées ou transférées vers un mode de transport autre que la route, afin d'atteindre les objectifs fixés dans la base juridique. Les mesures spécifiques prévoient de stimuler les demandes de financement en augmentant la participation des petites entreprises, particulièrement les entreprises de navigation intérieure, en abaissant les seuils d'éligibilité, en augmentant l'intensité de la subvention et en simplifiant les procédures administratives du programme.

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

La présidence a rendu compte au Conseil de l'état d'avancement des discussions qui ont lieu actuellement avec le Parlement européen sur la proposition de la Commission relative au deuxième programme Marco Polo, dans le but de parvenir à un accord en première lecture.

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

En adoptant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, DE), la commission des transports et du tourisme a approuvé, sous réserve d'amendements, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil 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).

Les principaux amendements sont les suivants :

Helpdesk en ligne : étant donné que pour la plupart des PME, la procédure de candidature au programme Marco Polo pose des difficultés, les députés suggèrent que la Commission fournisse, le cas échéant, une assistance technique aux candidats afin de faciliter la procédure de demande, par exemple grâce à un helpdesk en ligne.

Communication : la préparation d'un programme Marco Polo III exige une évaluation approfondie des résultats obtenus jusqu'à présent par le programme Marco Polo. Selon les députés, cette analyse doit être soumise au Parlement européen sous forme de communication et servir de base de discussion en vue d'un programme Marco Polo III. Cette communication devrait traiter essentiellement des points suivants:

- les incidences du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) no 1692/2006 établissant le deuxième programme Marco Polo (Marco Polo II) ;
- l'expérience de la gestion du programme par l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (AECI) ;
- 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 ;
- l'abaissement en fonction des produits des seuils d'éligibilité ;

- la possibilité d'indiquer les objectifs des seuils d'éligibilité minimaux concernant les projets proposés en termes de rendement énergétique et d'utilité environnementale, outre le transfert de tonnes-kilomètres ;
- l'opportunité d'inclure l'unité de transport dans la définition du terme « fret » ;
- 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 appropriées 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 ;
- la possibilité d'adapter davantage le programme aux États membres insulaires ou archipels.

Coûts éligibles : les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne devraient pas dépasser 20% (au lieu de 10%) du total des coûts éligibles pour le projet.

Autoroutes de la mer : le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur des autoroutes de la mer devrait être de 200 millions de tonnes-kilomètres par année (au lieu de 250 millions t-km), à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention.

Transfert modal : les députés ont abaissé le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur du transfert modal à 60 millions de tonnes-kilomètres (au lieu de 80 millions t-km). Les seuils devraient être fixés pour une période de 3 ans à un minimum de 25 millions de tonnes-kilomètres (plutôt qu'à 17 millions de tonnes-kilomètres par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention).

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

Le Parlement européen a adopté par 581 voix pour, 7 voix contre et 5 abstentions, une résolution législative approuvant sous réserve d'amendements, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil 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).

Les amendements sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Les principaux amendements sont les suivants :

Présentation des actions : les actions seront présentées à la Commission conformément aux modalités relatives à la procédure de présentation et de sélection. La présentation devra contenir tous les éléments nécessaires pour permettre à la Commission d'effectuer sa sélection.

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.

La Commission devra adopter, après en avoir informé le comité visé au règlement, la décision d'octroyer une aide financière.

Communication : la Commission devra soumettre au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions une communication sur les résultats obtenus par le programme Marco Polo pour la période 2003-2010. Elle soumettra cette communication avant d'élaborer une proposition concernant un programme Marco Polo III et tiendra compte des constatations de la communication lors de l'élaboration de cette proposition. Cette communication traitera essentiellement 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 ;
- l'abaissement en fonction des produits des seuils d'éligibilité ;
- la possibilité d'indiquer les objectifs des seuils d'éligibilité minimaux concernant les projets proposés en termes de rendement énergétique et d'utilité environnementale, outre le transfert de tonnes-kilomètres ;
- l'opportunité d'inclure l'unité de transport dans la définition du terme « fret » ;
- 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 appropriées 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 ;
- la possibilité d'adapter davantage le programme aux États membres insulaires ou archipels.

Coûts éligibles : les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne doivent pas dépasser 20% du total des coûts éligibles pour le

projet.

Autoroutes de la mer : le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur des autoroutes de la mer est fixé à 200 millions de tonnes-kilomètres par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention.

Transfert modal : le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur du transfert modal est de 60 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. Les actions en faveur du transfert modal visant à opérer un transfert au profit de la navigation intérieure feront l'objet d'un seuil spécial de 13 millions de tonnes-kilomètres ou de leur équivalent volumétrique de transfert modal par année.

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

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.