

I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) N° 923/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 16 de septiembre de 2009

que modifica el Reglamento (CE) n° 1692/2006 por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

un elemento básico de la política de transportes actualmente vigente.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1, y su artículo 80, apartado 2,

(2) De no adoptarse medidas decisivas, el total del transporte de mercancías por carretera en Europa aumentará más de un 60 % de aquí a 2013. El consiguiente incremento estimado del transporte internacional de mercancías por carretera de aquí a 2013 será de 20 500 millones de toneladas-kilómetro anuales para la Unión Europea, con consecuencias negativas en términos de costes adicionales de infraestructuras de carreteras, accidentes, congestión, contaminación local y global, problemas de fiabilidad en la cadena de suministros y en los procesos logísticos, y perjuicios para el medio ambiente.

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

(3) Para hacer frente a este incremento debe recurrirse más que en la actualidad al transporte marítimo de corta distancia, al ferrocarril y a las vías navegables interiores, y es preciso estimular grandes iniciativas procedentes de los sectores del transporte y la logística, incluyendo los puertos secos y otras plataformas que faciliten la intermodalidad, y alentar el uso de nuevos enfoques e innovaciones técnicas en todos los modos de transporte, así como en la gestión de los mismos.

Considerando lo siguiente:

(1) La revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001 titulada «Por una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente», de 22 de junio de 2006, pone de relieve el potencial con que cuenta el programa Marco Polo, establecido por el Reglamento (CE) n° 1382/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativo a la concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (programa Marco Polo) ⁽³⁾, como fuente de financiación para facilitar alternativas a los operadores que ejercen su actividad en carreteras congestionadas a través de la utilización de otros modos de transporte. El programa Marco Polo es, por lo tanto,

(4) Fortalecer los modos de transporte que respeten las exigencias del medio ambiente es un objetivo de la Unión Europea, con independencia de que dicho objetivo produzca un efecto específico de transferencia modal o de evitación en el caso del transporte de mercancías por carretera.

(5) Con arreglo al Reglamento (CE) n° 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ se requirió a la Comisión que hiciese una evaluación del programa Marco Polo II (en lo sucesivo, «el programa») y presentase propuestas para modificar este programa si fuera necesario.

⁽¹⁾ Dictamen de 24 de marzo de 2009 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽²⁾ Dictamen de 23 de abril de 2009 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 27 de julio de 2009.

⁽³⁾ DO L 196 de 2.8.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 328 de 24.11.2006, p. 1.

- (6) Una evaluación externa de los resultados del programa Marco Polo concluyó que este programa no alcanzaría sus objetivos en materia de transferencia modal e hizo algunas recomendaciones para aumentar su eficacia.
- (7) La Comisión ha llevado a cabo un análisis de impacto de las medidas propuestas por el evaluador externo y de otras medidas destinadas a aumentar la eficacia del programa. Dicho análisis ha demostrado la necesidad de efectuar una serie de modificaciones en el Reglamento (CE) n° 1692/2006 con el fin de aumentar la participación de las pequeñas empresas y de las microempresas, reducir los umbrales de subvencionabilidad de las acciones, aumentar la intensidad de la financiación y simplificar la aplicación y los trámites administrativos del programa.
- (8) Debe aumentarse la participación de las pequeñas empresas y de las microempresas en el programa, permitiendo que las empresas se constituyan en solicitantes de ayuda individualmente y disminuyendo los umbrales de subvencionabilidad en el caso de propuestas presentadas por empresas de transportes por vía navegable interior.
- (9) Deben disminuirse los umbrales de subvencionabilidad de las propuestas de financiación, que deben expresarse en toneladas/kilómetro transferidas anualmente, excepto en el caso de las acciones de aprendizaje en común. Estos umbrales deben calcularse para la totalidad del período de ejecución de las acciones a que se refiere el anexo, sin que se fije ningún porcentaje anual de ejecución. No deben seguir fijándose umbrales específicos para las acciones de evitación de tráfico y debe establecerse una duración mínima para este tipo de acciones y para las acciones de efecto catalizador y en las relativas a las autopistas del mar.
- (10) Debe aumentarse la intensidad de la financiación gracias a la introducción de una definición del término «mercancías», que permita incluir el componente transportador en el cálculo de la transferencia modal, y también gracias a ampliaciones excepcionales de la duración máxima de las acciones que hayan sufrido retrasos de puesta en marcha. De conformidad con el procedimiento establecido en el anexo I del Reglamento (CE) n° 1692/2006, es necesario reflejar en el texto de dicho anexo en su versión modificada la actualización de la intensidad de la financiación, que pasaría de EUR 1 a EUR 2.
- (11) Con el fin de simplificar la aplicación del programa, debe eliminarse el anexo II del Reglamento (CE) n° 1692/2006, relativo a las condiciones para la financiación de la infraestructura auxiliar. Por otro lado, debe eliminarse el procedimiento de comité para la selección anual de las acciones que vayan a financiarse.
- (12) Es necesario establecer un vínculo más específico entre el programa y las Redes Transeuropeas de Transporte (en lo sucesivo, «RTE-T») que establecen el marco para las autopistas del mar, y las consideraciones de carácter medioambiental deben ser hechas extensivas a todos los costes externos de las acciones.
- (13) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 1692/2006 en consecuencia.
- (14) A fin de garantizar que las medidas contempladas en el presente Reglamento puedan aplicarse de la forma más adecuada y rápida, el Reglamento debe entrar en vigor lo antes posible tras su adopción.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 1692/2006 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2 se añade la letra siguiente:

«p) “mercancías”: a efectos del cálculo de las “toneladas/kilómetro” transferidas de la carretera, los bienes transportados, la unidad de transporte intermodal, más el vehículo de transporte por carretera, incluidas las unidades de transporte intermodal vacías y los vehículos de transporte por carretera vacíos, en el supuesto de que se transfieran de la carretera.»

2) En el artículo 4, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las acciones serán presentadas por empresas o consorcios establecidos en los Estados miembros o en países participantes, como dispone el artículo 3, apartados 3 y 4.»

3) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) acciones de autopistas del mar: en la Unión Europea estas acciones deben mantener una coherencia con las características del proyecto prioritario autopistas del mar, definidas en la Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (*);

(*) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.»

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las condiciones específicas para la financiación y demás requisitos aplicables a las diversas acciones figuran en el anexo.».

4) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

Ayudas estatales

La ayuda financiera comunitaria a las acciones objeto del programa no impedirá la concesión a las mismas acciones de ayudas estatales a escala nacional, regional o local, en la medida en que dichas ayudas sean compatibles con el régimen de ayudas estatales establecido en el Tratado y dentro de los límites acumulativos para cada tipo de acción fijados en el anexo.».

5) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Presentación de las acciones

Las acciones se presentarán a la Comisión de conformidad con las disposiciones de aplicación establecidas en virtud del artículo 6. La presentación deberá contener todos los elementos necesarios para que la Comisión lleve a cabo su selección de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 9.

Si es preciso, la Comisión facilitará asistencia a los candidatos a fin de facilitar el procedimiento de solicitud, por ejemplo mediante un servicio de ayuda en línea.».

6) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Selección de acciones para la concesión de la ayuda financiera

Las acciones presentadas serán evaluadas por la Comisión. A la hora de seleccionar las acciones que recibirán ayuda financiera con arreglo al programa, la Comisión tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) el objetivo a que se refiere el artículo 1;
- b) las condiciones establecidas en la columna adecuada del anexo;
- c) la contribución de las acciones a la reducción de la congestión vial;

d) los méritos relativos de las acciones desde el punto de vista del medio ambiente y los méritos relativos de las acciones en cuanto a la reducción de los costes externos, incluida su contribución a la reducción de los efectos medioambientales negativos ocasionados por los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores. Se prestará particular atención a las acciones que vayan más allá de los requisitos medioambientales jurídicamente vinculantes;

e) la sostenibilidad global de las acciones.

La Comisión, después de informar al Comité que se refiere el artículo 10, adoptará la decisión de conceder la ayuda financiera.

La Comisión comunicará su decisión a los beneficiarios.».

7) El artículo 14 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones una comunicación sobre los resultados conseguidos por los programas Marco Polo en el período 2003-2010. Presentará esta comunicación antes de elaborar la propuesta para un tercer programa Marco Polo, y tendrá en cuenta las conclusiones de la misma en la redacción de esa propuesta.»;

b) se añade el apartado siguiente:

«2 bis. La Comunicación mencionada en el apartado 2 tratará, en particular, de lo siguiente:

- los efectos del presente Reglamento, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1692/2006 por el que se establece el segundo programa "Marco Polo" para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) (*),
- la experiencia de la Agencia Ejecutiva de Competitividad e Innovación en la gestión de programas,
- la necesidad de diferenciar entre modos de transporte en lo relativo a condiciones de financiación, sobre la base de la seguridad, el rendimiento medioambiental y la eficiencia energética,

- la eficacia de las acciones para la evitación de tráfico,
 - la necesidad de establecer una asistencia ajustada a la demanda en la fase de presentación de solicitudes, teniendo en cuenta las necesidades de las pequeñas empresas y microempresas del sector del transporte,
 - el reconocimiento de la recesión económica como motivo excepcional para prorrogar la duración de las acciones,
 - la reducción de los umbrales de subvencionabilidad para acciones relativas a productos específicos,
 - la posibilidad de fijar objetivos para los umbrales mínimos de financiabilidad de las acciones propuestas con arreglo a los beneficios para la eficiencia energética y la ecología, además de hacerlo en términos de toneladas/kilómetro transferidas entre modos de transporte,
 - la conveniencia de incluir la unidad de transporte en la definición del término “mercancías”,
 - la disponibilidad de reseñas anuales completas de las acciones que han sido cofinanciadas,
 - la posibilidad de garantizar la congruencia entre el programa, el Plan de Acción de Logística y las RTE-T, adoptando las medidas adecuadas para coordinar la asignación de fondos comunitarios, en particular para las autopistas del mar,
 - la posibilidad de hacer subvencionables los costes en los que se haya incurrido en otro país, si la acción la han realizado empresas de un Estado miembro,
 - la necesidad de tener en cuenta las características específicas del sector de la navegación interior y de sus pequeñas y medianas empresas, por ejemplo mediante un programa dedicado a este sector,
 - la posibilidad de extender el programa a los países vecinos, y
 - la posibilidad de adaptar el programa a los Estados miembros insulares y archipelágicos.
- (*) DO L 266 de 9.10.2009, p. 1.»
- 8) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 15*
- Derogación**
- Queda derogado el Reglamento (CE) n° 1382/2003 con efectos a partir del 14 de diciembre de 2006.
- Los contratos relacionados con las acciones emprendidas en el marco del Reglamento (CE) n° 1382/2003 se seguirán rigiendo por dicho Reglamento hasta su conclusión operativa y financiera.».
- 9) El anexo I del Reglamento (CE) n° 1692/2006 se sustituye por el texto recogido en el anexo del presente Reglamento.
- 10) Se suprime el anexo II del Reglamento (CE) n° 1692/2006.
- Artículo 2*
- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 16 de septiembre de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BUZEK

Por el Consejo

La Presidenta

C. MALMSTRÖM

Condiciones para la financiación y requisitos con arreglo al artículo 5, apartado 2

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
1. Condiciones para la financiación	a) La acción de efecto catalizador alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de autopistas del mar alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de transferencia entre modos de transporte alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 36 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de evitación de tráfico alcanzará sus objetivos en un plazo máximo de 60 meses, y seguirá siendo viable posteriormente, con arreglo a las previsiones de un plan de negocios realista.	a) La acción de aprendizaje en común inducirá una mejora de los servicios comerciales en el mercado, en particular promoviendo y/o facilitando la evitación de tráfico por carretera o la transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, a través de la mejora de la cooperación y la puesta en común de los conocimientos prácticos, y durará un máximo de 24 meses.
	b) La acción de efecto catalizador será innovadora a nivel europeo, en términos de logística, tecnología, métodos, equipos, productos, infraestructura o servicios prestados.	b) La acción de autopistas del mar será innovadora a nivel europeo, en términos de logística, tecnología, métodos, equipos, productos, infraestructura o servicios prestados; también se tendrán en cuenta la alta calidad del servicio, la sencillez de los procedimientos e inspecciones, el respeto de las normas de seguridad, el buen acceso a los puertos, las conexiones eficientes con el interior y los servicios portuarios flexibles y eficientes.	b) La acción de transferencia entre modos de transporte no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común.	b) La acción de evitación de tráfico será innovadora a nivel europeo, en términos de integración de la logística del producto en la logística del transporte.	b) La acción de aprendizaje en común es innovadora a nivel europeo.

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	c) Se espera que la acción de efecto catalizador induzca una transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores que sea real, mensurable y sostenible.	c) La acción de autopistas del mar pretende fomentar servicios intermodales de gran volumen y elevada frecuencia para el transporte de mercancías por el transporte marítimo de corta distancia, incluido cuando convenga servicios combinados de mercancías y pasajeros, o bien una combinación de transporte marítimo de corta distancia con otros modos de transporte en la que el transporte por carretera sea lo más corto posible; es preferible que la acción incluya servicios integrados de transporte de mercancías hacia el interior por ferrocarril y/o vías navegables.	c) La acción de transferencia entre modos de transporte propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos.	c) La acción de evitación de tráfico pretende fomentar una mayor eficiencia en el transporte internacional de mercancías en los mercados europeos sin obstaculizar el crecimiento económico, centrándose en la modificación de los procesos de producción y/o distribución, y consiguiendo de esta manera factores de carga más elevados, menor número de recorridos en vacío, reducción de los flujos de residuos, reducción del volumen y/o el peso o cualquier otro efecto que induzca una reducción significativa del tráfico de mercancías por carretera, sin repercutir negativamente en los resultados de producción ni en la fuerza laboral.	c) La acción de aprendizaje en común no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, que sean contrarios al interés común.
	d) La acción de efecto catalizador propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.	d) Se espera que la acción de autopistas del mar induzca una transferencia modal de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por vías navegables interiores o por ferrocarril que sea superior al crecimiento previsto del transporte de mercancías por carretera y que sea real, mensurable y sostenible.	d) Si la acción de transferencia entre modos de transporte depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.		d) La acción de aprendizaje en común propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.
	e) La acción de efecto catalizador no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común.	e) La acción de autopistas del mar propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.		d) La acción de evitación de tráfico propone un plan realista que expone las etapas concretas que permitirán alcanzar sus objetivos e identifica las necesidades en materia de dirección por parte de la Comisión.	

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	f) Si la acción de efecto catalizador depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presenta pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.	f) La acción de autopistas del mar no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al uso exclusivo del transporte por carretera o dentro de cada modo, en medida contraria al interés común.		e) La acción de evitación de tráfico no inducirá falseamientos de la competencia en los mercados pertinentes, en particular entre modos de transporte alternativos al transporte por carretera, en medida contraria al interés común.	
		g) Si la acción de autopistas del mar depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presentará pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.		f) Si la acción de evitación del tráfico depende de servicios prestados por terceros respecto del acuerdo de subvención, el solicitante presentará pruebas de que usará un procedimiento transparente, objetivo y no discriminatorio para seleccionar los servicios pertinentes.	
2. Intensidad y alcance de la financiación	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de autopistas del mar se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a una ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de evitación de tráfico se limitará a un máximo del 35 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción. Los costes subvencionables en relación con la infraestructura auxiliar no serán superiores a un 20 % de los costes subvencionables totales de la acción.	a) La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se limitará a un máximo del 50 % de los gastos totales necesarios para alcanzar los objetivos de la acción y que se hayan contraído como consecuencia de ella. Dichos gastos podrán optar a la ayuda financiera comunitaria en la medida en que están relacionados directamente con la ejecución de la acción.

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	<p>Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p>	<p>Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p>	<p>Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p>	<p>Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria. La contribución a la financiación de los costes de bienes muebles estará sujeta a la obligación de utilizar dichos bienes, mientras dure la ayuda, principalmente en beneficio de la acción, con arreglo a lo estipulado en el acuerdo de subvención.</p>	<p>Los gastos contraídos en la fecha de presentación de una solicitud en el marco del procedimiento de selección o a partir de ella podrán optar a una ayuda financiera comunitaria, a condición de que se obtenga la aprobación definitiva de la financiación comunitaria.</p>
				<p>b) La ayuda financiera comunitaria para acciones de evitación de tráfico no podrá utilizarse para apoyar actividades empresariales o de producción que no tengan relación directa con el transporte o la distribución.</p>	
	<p>b) La asistencia financiera comunitaria determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.</p>	<p>b) La asistencia financiera comunitaria determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.</p>	<p>b) La asistencia financiera comunitaria determinada por la Comisión sobre la base de las toneladas/kilómetro transferidas de la carretera a los transportes marítimo de corta distancia, por ferrocarril y por vías navegables interiores, se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro de carga transferida. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.</p>	<p>c) La ayuda financiera comunitaria se fijará inicialmente en 2 EUR por cada 500 toneladas/kilómetro o 25 vehículos/kilómetro de transporte de mercancías por carretera evitados. Este importe indicativo podrá ajustarse en función, en particular, de la calidad de la acción o del beneficio medioambiental efectivo obtenido.</p>	

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
	c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	c) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	d) La Comisión, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 10, apartado 2, podrá reexaminar, con la periodicidad que juzgue necesaria, la evolución de los elementos en que se basa este cálculo y adaptar en consecuencia, si procede, el importe de la ayuda financiera comunitaria.	
3. Forma y duración del acuerdo de subvención	<p>La ayuda financiera comunitaria para las acciones de efecto catalizador se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses, y la mínima de 36. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuadamente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses, o 68 en casos excepcionales.</p>	<p>La ayuda financiera comunitaria para las acciones de autopistas del mar se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses, y la mínima de 36. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuadamente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses, o 68 en casos excepcionales.</p>	<p>La ayuda financiera comunitaria para las acciones de transferencia entre modos de transporte se concederá mediante acuerdos de subvención. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 38 meses. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuadamente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 38 meses, o 44 en casos excepcionales.</p>	<p>La ayuda financiera comunitaria para las acciones de evitación de tráfico se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 62 meses, y la mínima de 36. En caso de retrasos extraordinarios en la aplicación debidos, por ejemplo, a un descenso excepcional de la actividad económica, que el beneficiario deberá justificar adecuadamente, podrá concederse una ampliación excepcional de seis meses.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 62 meses, o 68 en casos excepcionales.</p>	<p>La ayuda financiera comunitaria para las acciones de aprendizaje en común se concederá mediante acuerdos de subvención, que incluirán las oportunas disposiciones en materia de dirección y seguimiento. Por regla general, la duración máxima de estos acuerdos será de 26 meses, que podrá ampliarse a petición del beneficiario, sin sobrepasar la dotación presupuestaria inicial, por un período suplementario de 26 meses, si se consiguen resultados positivos en los primeros 12 meses de funcionamiento.</p> <p>La ayuda financiera comunitaria no será renovable más allá del período máximo establecido de 52 meses.</p>

Tipo de acción	A. Efecto catalizador Artículo 5, apartado 1, letra a)	B. Autopistas del mar Artículo 5, apartado 1, letra b)	C. Transferencia entre modos de transporte Artículo 5, apartado 1, letra c)	D. Evitación de tráfico Artículo 5, apartado 1, letra d)	E. Aprendizaje en común Artículo 5, apartado 1, letra e)
4. Valor mínimo de los contratos	La subvención mínima indicativa por acción de efecto catalizador será de 30 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte o de evitación de tráfico; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de autopistas del mar será de 200 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de transferencia entre modos de transporte será de 60 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención. Las acciones de transferencia entre modos encaminadas a transferir tráfico a las vías navegables se ajustarán a un umbral especial de 13 millones de toneladas/kilómetro o su equivalente volumétrico anual de transferencia entre modos de transporte; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de evitación de tráfico será de 80 millones de toneladas/kilómetro o de 4 millones de vehículos/kilómetro de transporte de mercancías evitados anualmente; su ejecución se desarrollará a lo largo de toda la vigencia del acuerdo de subvención.	La subvención mínima indicativa por acción de aprendizaje en común será de 250 000 EUR.
5. Difusión	Los resultados y métodos de las acciones de efecto catalizador serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	Los resultados y métodos de las acciones de autopistas del mar serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	No se prevén actividades específicas de difusión para las acciones de transferencia entre modos de transporte.	Los resultados y métodos de las acciones de evitación de tráfico serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.	Los resultados y métodos de las acciones de aprendizaje en común serán objeto de difusión y el intercambio de mejores prácticas deberá fomentarse, con arreglo a lo especificado en un plan de difusión, a efectos de contribuir a la consecución de los objetivos del presente Reglamento.».