



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.12.1996
COM(96) 654 final

96/0306 (SYN)

Propuesta de

DECISION DEL CONSEJO

**RELATIVA A LA PROMOCIÓN
DE UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA**

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. En su Comunicación sobre las bases jurídicas y los importes máximos, dirigida al Consejo y al Parlamento Europeo el 6 de julio de 1994 (SEC (94) 1106), la Comisión proponía la creación de un fundamento jurídico para la línea presupuestaria B2-704 "Creación y desarrollo de una política común de transportes sostenible", cuyos créditos, desde 1993, han sobrepasado, por lo general, el umbral de 5 millones de ecus. También parece oportuno considerar la línea B2-702 "Medidas específicas, en particular, en materia de seguridad en el transporte", teniendo en cuenta la similitud de las modalidades de intervención existentes con la línea B2-704 y el constante crecimiento de los créditos bajo el impulso del Parlamento Europeo.
2. La mayor parte de los gastos realizados con los créditos de estas dos líneas se refieren a acciones puntuales de carácter preparatorio de una iniciativa reglamentaria de la Comisión, o necesarias para garantizar el ejercicio de su papel de salvaguarda del Tratado, en lo que se refiere, por ejemplo, a la aplicación de las normativas comunitarias en materia de transportes, que exigen con frecuencia de la Comisión el ejercicio de una vigilancia especial de un aspecto u otro. Estas acciones puntuales y autónomas no pueden considerarse acciones significativas para las que se requiere un fundamento jurídico específico. Lo mismo puede decirse de los proyectos piloto. El desarrollo continuo de la política común de transportes y de mayores exigencias de seguridad no supondrán un cambio en la naturaleza de las acciones que se han de realizar en los próximos cinco años, como lo prueba el programa adoptado por la Comisión para 1995-2000, actualmente en vías de realización (Com (95) 302 de 12/07/1995).
3. Así pues, la Propuesta de Decisión del Consejo sólo se refiere a las acciones significativas que la Comisión podría emprender para la aplicación y el desarrollo de la PCT y para promover la seguridad en el transporte. Sólo afecta, pues, a una parte de los créditos inscritos en las líneas mencionadas por la Autoridad Presupuestaria. También hay que precisar que las medidas más significativas en materia de transporte, como la financiación de proyectos de interés común de la red transeuropea de transportes, la investigación sobre "Transportes", el saneamiento estructural de la navegación interior y el programa de acciones piloto de transporte combinado para la Unión Europea, son objeto de fundamentos jurídicos específicos.
4. Dada la situación, algunas acciones significativas se podrán financiar con las partidas B2-702 y B2-704. Son las relativas, esencialmente, a operaciones bien definidas, aunque muy variadas, que son realizadas por terceros, generalmente organizaciones internacionales, tanto públicas como privadas, que contribuyen a la consecución y a un mejor conocimiento de los objetivos perseguidos por la Comunidad en el ámbito del transporte. La financiación de estas operaciones suele ser en forma de subvenciones de hasta un 50% del coste total del proyecto, salvo en casos excepcionales, aunque la Comisión también puede realizar otras acciones, directa y exclusivamente.
5. Estas intervenciones financieras constituyen un medio eficaz de desarrollo de la política común de transportes y de promoción de la seguridad, ya que le permiten recurrir a una pericia reconocida y a multiplicadores competentes. Esta práctica se


[REDACTED]

basa en el principio de subsidiariedad y de cooperación positiva entre los organismos afectados por el desarrollo de los transportes y de su seguridad y la Comisión, que tiene la misión de garantizar la aplicación de la política comunitaria.

6. También hay que recordar que, aunque la política común de transportes ocupe por sí sola un título del Tratado, durante un largo período de tiempo ha permanecido en estado embrionario. Sólo el lanzamiento del programa de realización del mercado interior, en 1985, y la puesta en marcha progresiva del mismo en el sector del transporte han permitido que las acciones de la Comunidad se inscribiesen en un marco más delimitado y estable. Desde el punto de vista presupuestario, esta situación, en constante evolución, se traduce en el empleo de los créditos disponibles para preparar iniciativas legislativas y estudiar en profundidad la situación económica, jurídica y técnica del sector. Asimismo, en pro de una mayor eficacia, la Comisión se ha apoyado en las organizaciones existentes en el ámbito del transporte, para llegar a comprender mejor el sector y estudiar con ellas los medios más adecuados para abordar la dimensión comunitaria en lo que se refiere a sus propias acciones.
7. Dentro también de un contexto evolutivo, la Comisión ha fomentado una vinculación más estrecha con todas las organizaciones internacionales públicas que actúan en el ámbito del transporte, sobre todo a nivel internacional, como son: la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Conferencia Europea de los Ministros de Transporte (CEMT), la OCDE y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, con sede en Ginebra, y, a nivel europeo, Eurocontrol, la Conferencia de Aviación Civil Europea (CACE) y las JAA (Joint Aviation Authorities).


Asimismo ha entablado relaciones con las organizaciones representativas del sector cuya experiencia e información pueden servirle a la Comisión para definir su política con pleno conocimiento de causa. De esta manera ha desarrollado relaciones con la Comunidad Europea de Ferrocarriles, la Federación Europea de Seguridad Vial, el European Transport Safety Council, ERTICO, UITP, el Comité Sindical de Transportes y muchas otras organizaciones capaces de aportar la experiencia de sus miembros y sus reflexiones sobre la evolución deseable en la realización del mercado interior de transportes, la red transeuropea de transporte y las condiciones de seguridad exigidas.

8. Entre las acciones significativas realizadas por tales organizaciones y que la Comisión ha apoyado en los últimos años se puede citar:
 - la ayuda prestada a Eurocontrol para desarrollar su programa EATCHIP, destinado a mejorar el control del tráfico aéreo, y su programa APATSI, para mejorar las relaciones entre los aeropuertos y crear el nuevo sistema europeo de gestión del tráfico
 - el apoyo facilitado a la Conferencia de Aviación Civil Europea y a las Direcciones Generales de Aviación Civil de los Estados miembros para explorar los mecanismos institucionales del futuro sistema europeo de gestión del tráfico aéreo

- 
- la asistencia prestada a la Organización Marítima Internacional para formar a los profesionales del sector de los países en desarrollo en la normativa más avanzada en materia de seguridad
 - el apoyo concedido a los proyectos desarrollados, principalmente, por la Federación Europea de Seguridad Vial y el European Transport Safety Council, para intercambiar las experiencias más positivas de los Estados miembros en cuanto a las medidas para reducir los accidentes de carretera y realizar campañas informativas dirigidas directamente a los usuarios
 - la ayuda facilitada a la Comunidad Europea de Ferrocarriles para reflexionar sobre las condiciones de desarrollo en la Comunidad de la red ferroviaria de gran velocidad
 - la creación y la organización, dentro de una agrupación europea de interés económico, de grupos de trabajo mixtos de la industria ferroviaria y las compañías de ferrocarril para determinar las especificaciones técnicas de interoperabilidad de la red ferroviaria de gran velocidad en el marco de la Directiva correspondiente del Consejo
 - el impulso de proyectos originales, seleccionados por las autoridades nacionales competentes, para promover la seguridad de los conductores jóvenes con motivo del Año del Conductor Joven, decretado por el Consejo en 1995
 - diversos apoyos en el ámbito de las personas con movilidad reducida (PMR) para mejorar la accesibilidad de esta categoría de usuarios a los transportes colectivos, y más concretamente, el apoyo prestado a experiencias originales de promoción del transporte colectivo a partir de una convocatoria de propuestas dirigida a asociaciones especializadas en este campo, los apoyos a conferencias internacionales y a las organizaciones de consumidores para mejorar y desarrollar la información sobre medios de transporte para PMR
 - el apoyo ofrecido al Comité Sindical de Transporte y a la Unión Internacional de Transporte por Carretera en lo que se refiere a la organización del tiempo de trabajo y de conducción, así como a la formación profesional de los conductores del sector, que ha contribuido a intensificar el diálogo social en lo relativo a estas cuestiones.

9. Los ejemplos de intervención de la Comunidad que se enumeran a continuación ponen de manifiesto la diversidad de acciones posibles, cuya característica común es que siempre se inscriben en un contexto preciso de desarrollo de la política común de transportes y de comunicaciones, o de normativas comunitarias, como:

- la definición de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte
- la interoperabilidad
- el Libro Blanco sobre gestión del tráfico aéreo
- el Libro Verde sobre una red para los ciudadanos

- 
- la Comunicación sobre seguridad vial
 - un programa de acción sobre las medidas que se han de tomar en la Comunidad en lo relativo a la accesibilidad de los medios de transporte a las personas de movilidad reducida (PMR).

En este sentido, las acciones apoyadas participan directamente en la elaboración de la política común de transportes o en la difusión de experiencias nacionales especialmente interesantes para los otros Estados miembros. Se inscriben a menudo en el contexto de los debates que mantienen los grupos de trabajo de la Comisión o del Consejo a raíz de los mandatos otorgados por el Consejo a la Comisión (como el grupo de alto nivel sobre el tren de gran velocidad, el grupo de alto nivel sobre seguridad vial, el grupo de alto nivel sobre telemática vial, el grupo Christophersen sobre proyectos prioritarios de la red transeuropea de transporte o el grupo sobre cooperación entre el sector público y el privado).

Estas acciones permiten, por tanto, a los Estados miembros y a los medios afectados, un mejor diálogo y la búsqueda de soluciones consensuadas a los problemas, con frecuencia tan complejos, con los que se enfrenta la Comunidad.

10. Por lo que se refiere a acciones puntuales cuyo efecto puede demorarse, aunque generalmente tengan una limitación temporal, no siempre es fácil evaluar plenamente su impacto. La Comisión extrae de estas acciones una información, a menudo precisa, que le permite comprender la importancia de una cuestión, algo esencial para la aplicación de la política comunitaria en los ámbitos en cuestión. Por otra parte, debido al apoyo prestado por la Comisión a sus reflexiones y actividades, las organizaciones consideradas asumen más fácilmente la dimensión comunitaria y pueden sostener un diálogo más informado y fructífero con las instancias comunitarias.

Aunque estas acciones tengan una limitación temporal y resulten difíciles de evaluar cuantitativamente, la Comisión considera que su impacto es globalmente positivo.

11. La progresiva realización de la política común de transportes y la creación de un marco cada vez mejor definido harán que las acciones emprendidas hasta el momento evolucionen hasta convertirse en acciones más institucionalizadas o en programas de acción más elaborados.

Su cobertura por un solo fundamento jurídico general podría resultar insuficiente y justificar, en el futuro, una decisión más detallada, cuando un programa coherente y completo, en el ámbito, por ejemplo, de la seguridad, se considere útil para la Comunidad.

En estos momentos, y dejando aparte las acciones ya bien desarrolladas que son objeto de un fundamento jurídico adaptado (financiación de los proyectos de interés común de la red transeuropea de transportes, programa específico de investigación), o en curso de adopción (saneamiento estructural de las vías navegables, PACT), la Comisión considera que la presente Propuesta permite abarcar todas las acciones significativas, puntuales o más repartidas en el tiempo que actualmente tiene previstas dentro del programa de acción 1995-2000.

[REDACTED]

12. La descripción detallada de las acciones consideradas permitirá afrontar, en este futuro a medio plazo, las distintas situaciones que puedan presentarse. Algunas de ellas ya son conocidas, como las necesidades de financiar las estadísticas aéreas y marítimas para la aplicación de las directivas correspondientes; otras se están desarrollando, como la eventual participación de la Comunidad en Eurocontrol y en la futura Organización Europea de Seguridad Aérea (JAA), que originará, sin duda alguna, el pago de una cotización anual significativa. Los ámbitos de la seguridad vial y marítima también seguirán siendo muy importantes y justificarán la aplicación de medidas puntuales o de mayor duración, en función de los acontecimientos y de las prioridades que puedan surgir.

13. La política común de transportes implica el establecimiento de las condiciones para una movilidad sostenible con un nivel de seguridad lo más elevado posible. Estas condiciones no están preestablecidas, sino que se desarrollan bajo la presión de la realidad económica, financiera, medioambiental y de la percepción que los ciudadanos, y, por consiguiente, el mundo político, tienen de la movilidad.

La Comunidad debe poder influir sobre estas condiciones, siempre que pueda aportar un valor añadido y que la dimensión comunitaria de los problemas lo justifique. Esto es lo que ha hecho hasta ahora, apoyándose en los Estados miembros y en los principales agentes públicos y privados del sector del transporte y de los sectores relacionados con él.

14. La Propuesta de Decisión del Consejo se inscribe, sin duda, en el contexto del desarrollo rápido y constante de la escena europea de la movilidad. Su objetivo es dar a la Comunidad medios de actuación flexibles, aun cuando sigan siendo modestos y dependan de las decisiones anuales de la autoridad presupuestaria, para hacer frente, de manera adecuada, a este desarrollo, comprendiéndolo a tiempo y proponiendo las medidas más apropiadas para alcanzar este objetivo. El texto de la Propuesta no exige comentarios adicionales.



**PROPUESTA DE DECISIÓN DEL CONSEJO RELATIVA A LA PROMOCIÓN
DE UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA ,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, sus artículos 75, 84 y el apartado 3 de su artículo 129 D,

Vista la Propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado,

Considerando que la Comisión expuso en su Comunicación sobre el desarrollo futuro de la política común de transportes¹ cómo establecer un marco que garantice la movilidad sostenible para las personas y los bienes en el mercado interior;

Considerando que el Parlamento Europeo², el Comité Económico y Social³ y el Consejo⁴ han emitido dictámenes favorables sobre los principales elementos del enfoque propuesto por la Comisión;

Considerando que la Comisión presentó una Comunicación sobre el programa de actuación 1995-2000 para el desarrollo de la política común de transportes⁵ ;

Considerando que este programa prevé acciones destinadas a:

- desarrollar los sistemas integrados de transporte a partir de las tecnologías avanzadas que contribuyen a lograr los objetivos medioambientales, sociales, energéticos y de seguridad;


¹ Com (92) 494 final, Boletín CE, Supl. 3/93

² Resolución del PE sobre el desarrollo futuro de la política común de transportes, DO C44, 14/2/94, p.

³ DO C352, 30/12/93, p. 11


⁴ Conclusiones del Consejo adoptadas los días 7y 8 de junio de 1993

⁵ Com (95) 302 final de 12/7/1995

- 
- garantizar y mejorar el funcionamiento del mercado único con el fin de promover la eficacia, la elección y el suministro fácil de servicios de transporte, preservando al mismo tiempo las normas sociales;
 - desarrollar la dimensión externa, cuando sea necesario para mejorar la calidad de las conexiones de transporte entre la Unión Europea y terceros países, para garantizar el acceso de las empresas comunitarias al mercado de transporte en otras partes del mundo y el buen funcionamiento del mercado único;

Considerando que la consecución de estos objetivos exige una gran variedad de políticas y de acciones como:

- la promoción de la intermodalidad;
- el establecimiento de una red paneuropea de transporte combinado, completada por medidas relativas a la organización de los trabajos de investigación y desarrollo para fomentar las mejores tecnologías y su aplicación al sistema de transporte;
- la integración progresiva de la red transeuropea de transporte mediante la coordinación de las inversiones, los incentivos financieros, la promoción de asociaciones entre el sector público y el sector privado, y la aproximación técnica;
- el desarrollo de un transporte público de viajeros, de alta calidad, en todos los modos de transporte, para establecer la red del ciudadano;
- un marco reglamentario que garantice la protección jurídica de los usuarios del transporte y su aplicación efectiva, para prevenir las prácticas contrarias a la libre competencia que puedan afectar a la distribución de los servicios de transporte;
- la definición y la evaluación del impacto medioambiental del transporte y las medidas que han adoptarse para reducir su impacto;
- la definición de las reglas y normas técnicas, para mejorar, principalmente, la interoperabilidad del sistema de transporte, su impacto medioambiental y energético y su seguridad;
- la mejora de la seguridad del transporte mediante un marco jurídico y técnico adecuado;
- la supervisión efectiva y la adaptación de las normas que regulan el mercado único en los servicios de transporte, incluida su aplicación efectiva;
- la disponibilidad de información pertinente y oportuna sobre el funcionamiento del mercado único en el ámbito de los transportes;
- la aproximación progresiva de los distintos sistemas de consideración de los costes de infraestructura y de los costes externos;

- 
- la mejora de las condiciones de trabajo, del nivel de vida y de la formación de los trabajadores del sector del transporte;
 - la promoción de los acuerdos con terceros países y de los acuerdos internacionales sobre cuestiones de transporte;

Considerando que hay que emprender acciones significativas para promover activamente, y de manera concreta, la movilidad sostenible y segura que preconiza la Comunidad, apoyándose en los principales agentes, ya sean públicos o privados, nacionales, regionales o internacionales, y en estrecha cooperación con ellos;

Considerando que el principio de subsidiariedad en este sector impone una estrecha cooperación con los agentes, estudiando las sinergias que permitan alcanzar de la manera más eficaz posible los objetivos comunes;

Considerando que las acciones previstas se sitúan en el inicio o al final, o son complementarias, de las acciones financiadas en el marco del apoyo aportado a los proyectos de interés común en relación con la red transeuropea de transporte y por el programa específico de investigación en el ámbito del transporte,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:


Artículo 1

La presente Decisión se refiere a la definición y la aplicación de la política común de transportes y de la red transeuropea de transporte con el fin de garantizar y promover una movilidad sostenible y segura.

Artículo 2

La Comisión se encargará de la aplicación del artículo 1 y podrá emprender, a tal efecto, las acciones que juzgue necesarias, y en particular:

- recoger, tratar y difundir de manera sistemática la información relativa a las actividades de transporte dentro de la Comunidad, y de ésta con terceros países;
- contribuir a la organización de conferencias y seminarios especializados por organismos que persiguen objetivos compatibles con los de la Comunidad;
- apoyar, incluso de manera regular, los análisis realizados por organizaciones nacionales o internacionales, públicas o privadas, que contribuyan, eficaz y directamente, a alcanzar los objetivos de la política común de transportes;

- 
- estimular y apoyar la armonización, para garantizar la interoperabilidad de la red transeuropea de transporte y el funcionamiento óptimo del mercado interior del transporte;
 - apoyar las iniciativas destinadas a definir, desarrollar y promover mejor la red transeuropea de transporte en sus aspectos técnicos, medioambientales y financieros, así como en su prolongación en terceros países;
 - fomentar la realización de acciones de formación en el ámbito del transporte, sobre todo para promover y mejorar la seguridad de los transportes y el respeto al medio ambiente;
 - evaluar, desde el punto de vista técnico y financiero, las acciones emprendidas por la Comisión o por terceros para promover la movilidad;
 - estudiar la relación entre los costes y los beneficios de acciones y proyectos.

Artículo 3


1. Para realizar estas acciones, la Comisión podrá, en particular:

- celebrar todo tipo de contratos con organismos privados o públicos que respeten los procedimientos relativos a los contratos públicos;
- cofinanciar cualquier proyecto iniciado por organismos públicos o privados, internacionales o no, hasta un máximo del 50% del coste total del proyecto, cifra que sólo se podrá sobrepasar en los casos debidamente justificados por el alcance excepcional de la acción a nivel comunitario;
- contribuir al presupuesto de organizaciones internacionales, públicas o privadas, que actúan en el sector del transporte, de las que sea o llegue a ser miembro.

2. Cuando la naturaleza de las acciones y las circunstancias lo justifiquen, se adoptarán medidas de publicidad adecuadas para la convocatoria de propuestas y para precisar las modalidades de intervención de la Comunidad a la hora de realizar estas acciones.

3. La intervención de la Comunidad dependerá, sobre todo:

- del interés de la acción para la consecución de los objetivos de la política común de transportes y de la red transeuropea de transportes;
- del alcance comunitario de la acción y, sobre todo, de la participación multinacional en la misma;
- del carácter ejemplar o innovador de la acción y las posibilidades de difusión y ampliación en la Comunidad;

- 
- de la contribución de la acción al desarrollo de la cooperación con terceros países.

Artículo 4

Las liquidaciones irán precedidas de un control minucioso de las prestaciones efectuadas, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales suscritas por el beneficiario y los principios de ahorro y buena gestión financiera. En todos los contratos celebrados por la Comisión con los beneficiarios se incluirán disposiciones contra el fraude (vigilancia de la ejecución del contrato, informes periódicos, medidas de control financiero, etc.).

Artículo 5

La autoridad presupuestaria fijará anualmente los créditos asignados a todas estas acciones.

Artículo 6

Cada tres años, y por primera vez en 2001, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre la utilización de los créditos, así como una evaluación de su contribución a la consecución de los objetivos perseguidos por la Comunidad.

Artículo 7

La presente Decisión entrará en vigor el 1 de enero de 1998.

Hecho en Bruselas, el ...

Por el Consejo,
El Presidente.



Ficha de financiación

1. TÍTULO DE LA ACCIÓN

Medidas de apoyo y promoción de una política de movilidad sostenible y segura.

2. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS:

B2-704

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular sus artículos 75, 84 y 129 D

4. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN:


4.1 Objetivo general de la acción

Los objetivos generales de la política común de transportes consisten en satisfacer las necesidades de los ciudadanos y de las empresas de la Unión Europea en materia de transporte de la manera más eficaz, contribuyendo, al mismo tiempo, a lograr los objetivos esenciales en el aspecto social, medioambiental y de seguridad. Conciliar la necesidad de movilidad con el imperativo de proteger el medio ambiente es una condición previa esencial para el crecimiento económico, el empleo y una mejor calidad de vida. Para ello habrá que sustituir la política tradicional, centrada en el aumento de las capacidades, por otra determinada, en mayor medida, por enfoques técnicamente avanzados e intermodales. La demanda de movilidad debería satisfacerse mediante una utilización más eficaz de los recursos escasos basados en las tecnologías avanzadas y un marco normativo adecuado.

Así pues, el programa de trabajo establecido por la Comisión para el período 1995-2000 incluye acciones y políticas en tres sectores fundamentales:

- desarrollo de un sistema integrado de transporte a partir de las tecnologías avanzadas que contribuyen a lograr los objetivos medioambientales y de seguridad: MEJORA DE LA CALIDAD
- garantizar y mejorar el funcionamiento del MERCADO ÚNICO, para promover la eficacia, la elección y la fácil utilización de los servicios de transporte, salvaguardando, al mismo tiempo, las normas sociales,
- desarrollo adecuado de la DIMENSIÓN EXTERNA, para mejorar la calidad de las conexiones entre la Unión Europea y terceros países, garantizar el acceso de las empresas comunitarias a los mercados de transporte de otras partes del mundo y garantizar el buen funcionamiento del mercado único.

Por lo que se refiere a la seguridad, el papel de la Comunidad ha sido reconocido, especialmente, por el Tratado de Maastricht, que modificó el artículo 75 del Tratado CE para incluir expresamente en él la seguridad de los transportes. La realización del mercado interior implica, efectivamente, un aumento de los desplazamientos dentro de la



Comunidad, así como la necesidad de adoptar medidas para promover la seguridad del transporte terrestre, sobre todo por carretera, el transporte aéreo y el transporte marítimo.

La importancia de los accidentes de carretera y las disparidades existentes entre los Estados miembros en este sector muestran claramente la necesidad de promover las experiencias más positivas realizadas en los distintos Estados miembros y elevar al máximo nivel las exigencias de seguridad. La dimensión comunitaria del transporte aéreo y marítimo es evidente y las medidas de seguridad deben adoptarse de forma coordinada y en cooperación con las organizaciones especializadas existentes.

4.2 Período abarcado por la acción y modalidades previstas para su renovación

Duración indeterminada. Se efectuará una evaluación de las acciones emprendidas al final del año 2000 y se discutirá la conveniencia de proseguir estas acciones.

5. CLASIFICACIÓN DE GASTOS E INGRESOS

5.1 DNO

5.2 CD

6. TIPO DE GASTOS E INGRESOS

Cofinanciación (en principio hasta un 50%) con otras fuentes del sector público o privado de acciones orientadas hacia objetivos comunitarios en la materia.

Contribución a organizaciones internacionales del sector.

Contratos con asesores o empresas (públicos o privados) para obtener la información y los análisis necesarios para el desarrollo de la política común de transportes y las redes transeuropeas previsto por el Tratado. Acciones de asistencia técnica y de formación a terceros países afectados por las políticas comunitarias. Acciones de formación e información específicas para garantizar, también en terceros países, la promoción de la política común de transportes y medidas de seguridad en interés de la Comunidad. Elaboración de las normas comunitarias relacionadas, principalmente, con la interoperabilidad y la seguridad.

Las acciones incluyen también los gastos destinados a estudios, reuniones de expertos, conferencias y congresos, información y publicaciones directamente relacionadas con la realización del objetivo de la acción de la que son parte integrante, excepto los derivados de la gestión de estas acciones o de la administración general (ver Comunicación de la Comisión de 22 de abril de 1992).

7. IMPACTO FINANCIERO

7.1 Método de cálculo del coste total de la acción:

Las acciones previstas incluyen, esencialmente, las subvenciones a organismos públicos y privados que presenten a la Comisión proyectos en relación con los objetivos perseguidos por la Comunidad. El coste total de estos proyectos varía en función de su alcance, su duración, su extensión geográfica, etc.



Como ejemplo de acciones anteriores hay que citar:

- el apoyo a las acciones comunitarias en el sector ferroviario, que representan el conjunto de compañías europeas de ferrocarril, para ayudar a definir las características de la red de trenes de alta velocidad en cuanto a infraestructuras, interoperabilidad y control del tráfico
- subvenciones a acciones nacionales seleccionadas por las administraciones nacionales competentes, tomando como base su interés comunitario y su alcance general, dentro del Año europeo del conductor joven 1995.

Los autores de los proyectos establecen los costes de estas acciones y las disposiciones contractuales de la Comisión permiten controlar el cálculo de los mismos y apreciar su aceptabilidad respecto del precio de servicios equivalentes obtenidos sobre una base competitiva.

Cuando se trata de estudios y de prestación de servicios, los costes se establecen a partir de los costes propuestos por los prestatarios de servicios especializados en materia de transporte sujetos a las normas de competencia debidas.

7.2 Desglose por elementos de la acción

La presente Comunicación no tiene una incidencia presupuestaria adicional que exceda de los créditos disponibles para el ejercicio 1996 y de los solicitados en el marco del procedimiento presupuestario para 1997.

7.2.1 Línea presupuestaria afectada

	PRESUPUESTO 1995 (CE)	PRESUPUESTO 1996 (CE)	AP 1997 (C.E)
B2-704	5,7 millones de ecus	8,5 millones de ecus	7,520 millones de ecus

No está permitida la comparación en cifras con los créditos actualmente conocidos de esta línea con el futuro artículo B2-704 considerado por la presente Decisión, ya que ésta incluye también las acciones financiadas actualmente por los créditos de la línea B2-702, que en la actualidad se presentan de la manera siguiente:

B2-702	7,2 millones de ecus	8 millones de ecus	8,075 millones de ecus
---------------	----------------------	--------------------	------------------------

7.2.2 Desglose por elementos de la acción

CE en millones de ecus

Desglose	Presupuesto 1995	Presupuesto 1996	AP 1997
I. Trabajos de análisis y evaluación de la red transeuropea de transportes	0,6	2,2	2,0
II. Interoperabilidad y trabajos de armonización técnica	0,3	0,6	0,6
III. Observación del mercado y recogida de información	0,3	0,3	0,5
IV. Acciones de seguridad			
- transportes terrestres	3,5	4,0	3,5
- seguridad marítima	0,5	0,7	0,7
- seguridad aérea	0,5	0,7	0,7
TOTAL	5,7	8,5	8,0

Estas cifras se basan en la utilización de una parte de los créditos de las líneas existentes, B2-702 (intervenciones específicas, principalmente en el ámbito de la seguridad de los transportes) y B2-704 (aplicación y desarrollo de una política común de transportes sostenible), durante los años afectados. La otra parte de los créditos se considera de medidas preparatorias o dependiente de la autonomía de la Comisión y, por lo tanto, no es abarcable por el fundamento jurídico aquí propuesto.

7.3 Gastos operativos de estudios, reuniones de expertos, etc., incluidos en la parte B

CE en millones de ecus

Desglose	Presupuesto 1995	Presupuesto 1996	AP 1997
- Estudios	0,5	0,5	0,5
- Información y publicaciones	0,3	0,3	0,3
TOTAL	0,8	0,8	0,8

7.4 Calendario que debe completarse para las acciones plurianuales

No es necesario, ya que el nivel de créditos se determinará anualmente en el marco del procedimiento presupuestario.



8. DISPOSICIONES PREVISTAS CONTRA EL FRAUDE (Y RESULTADOS DE SU APLICACIÓN)


Antes de efectuar el pago, los servicios de la Comisión proceden a la verificación de las subvenciones o de la recepción de las prestaciones y estudios preparatorios de viabilidad o evaluación encargados, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales y los principios de ahorro y buena gestión financiera. En todos los contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de pagos se incluyen disposiciones contra el fraude (control, presentación de informes, etc.). Estas medidas se completan con inspecciones in situ y auditorías externas.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1 Objetivos específicos cuantificables, población contemplada

9.1.1 Objetivos específicos de la acción propuesta:

- 1) La aplicación efectiva del PCT y de las redes transeuropeas pasa por la realización de acciones cuyos objetivos no son siempre fáciles de cuantificar.
 - a) La observación del mercado del transporte es indispensable para determinar la evolución del tráfico y su impacto en el sistema de transporte en su conjunto: exceso de capacidad de determinados sectores, congestión previsible de las infraestructuras, peligros para la seguridad, condiciones de competencia, análisis relativos al impacto sobre el entorno del transporte y el crecimiento del tráfico.
 - b) La definición de la red transeuropea de transporte requiere un cierto número de análisis relativos al impacto socioeconómico y medioambiental. Asimismo, para reconocer y promover los proyectos de interés común dentro de esta red, es preciso poder reunir la información necesaria y a los agentes de estos proyectos. Estas tareas se sitúan en la fase más inicial de la financiación propiamente dicha de la realización de las redes transeuropeas (B5-700). Hay que garantizar la promoción y la aceptación de esta nueva política introducida por el Tratado de Maastricht.
 - c) La integración del sistema de transporte implica un gran número de trabajos de carácter técnico, para garantizar la interoperabilidad y el desarrollo de reglas y normas comunes. Se trata, pues, de preparar las reglamentaciones técnicas y su contenido, y de encargar a los organismos competentes la elaboración de normas técnicas.
 - d) El PCT es una política comunitaria cada vez más patente que hay que explicar a un público más amplio, desde los profesionales hasta los usuarios del sistema de transportes. Por otra parte, la creciente demanda de explicaciones y de información sobre el papel de la Comunidad exige numerosas acciones de información y de sensibilización.
- 2) La realización del mercado interior del transporte ha multiplicado los desplazamientos dentro de la Comunidad, tanto por razones profesionales como de ocio. Por ello, la seguridad del transporte por carretera, del transporte aéreo y del transporte marítimo se ha convertido en una de las políticas de primer orden de la



Comunidad, reconocida por el Tratado de Maastricht, que se traduce en acciones de importancia manifiesta para la Comunidad, como son:

- la armonización técnica del transporte por carretera y de las normas de circulación por carretera
 - la aproximación de las legislaciones, las normas técnicas y las prácticas administrativas de control destinadas a garantizar la seguridad del transporte terrestre y marítimo
 - la mejora de las condiciones de seguridad del transporte aéreo y la reducción de la congestión del tráfico aéreo
 - la seguridad del transporte marítimo, principalmente mediante una mejor formación de las tripulaciones y mediante medidas relativas a la regulación del tráfico
 - la reducción de los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas.
- 3) La dimensión externa se traduce en acciones de promoción de la política de transportes fuera de la Comunidad, principalmente en Europa Central y Oriental, y en la cuenca mediterránea, donde hay que asegurar la coherencia de las redes transeuropeas y negociar unas condiciones de acceso al mercado que respeten los grandes principios de desarrollo de una política de movilidad segura y sostenible.

9.1.2 Son destinatarios todos los profesionales y usuarios del transporte, así como las administraciones nacionales e internacionales relacionadas con estos sectores, y especialmente las organizaciones representativas a nivel europeo.


9.2 Justificación de la acción

El Tratado da una gran importancia a la **política común de transportes y al desarrollo de las redes transeuropeas** y reconoce a la Comisión una función que ha de desempeñar con arreglo a la competencia que le corresponde en los distintos ámbitos de actuación.

La Comisión tiene, en primer lugar, la obligación de promover una aplicación dinámica, y adaptada a la realidad económica, de las normas del Tratado en el ámbito del transporte. Para ello debe disponer de las herramientas necesarias para analizar el funcionamiento del mercado y actuar cuando sea necesario. Ésta es su primera responsabilidad.

En otros ámbitos, como el de las redes, actúa esencialmente para coordinar las políticas de los Estados miembros y garantizar la coherencia y la interoperabilidad de la red. Debe, pues, basarse, sobre todo, en las contribuciones de los agentes regionales y nacionales interesados, para aportar un valor añadido indudable. Para asegurarse de que las acciones emprendidas corresponden a necesidades bien definidas a todos los niveles, se han establecido mecanismos permanentes de consulta con los medios afectados.

Las acciones financiadas en este contexto se basan siempre en recomendaciones formuladas por las administraciones, a través de los distintos comités (como el de infraestructuras de transporte) o grupos que la Comisión reúne regularmente (por



ejemplo, los grupos de alto nivel sobre seguridad vial, GNSS, telemática de carreteras, etc.).

En materia de **seguridad del transporte terrestre**, la actuación comunitaria relativa al comportamiento de los conductores debe provocar una sinergia de las acciones nacionales y reforzar los efectos, permitiendo un ahorro considerable. La participación de la Comisión será un catalizador para las iniciativas nacionales y para los apoyos financieros, tanto públicos (nacionales y locales) como privados.

Al hacer que unos Estados se beneficien de la experiencia adquirida por otros, la puesta a disposición y el intercambio de información produce una nivelación hacia arriba de los niveles de seguridad en Europa (el índice de inseguridad vial es, por ejemplo, cuatro veces más elevado en Portugal que en el Reino Unido). A título ilustrativo hay que decir que la aplicación del banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación (base CARE) debe ayudar a definir y cuantificar los problemas de seguridad vial, y a medir la eficacia de las medidas adoptadas (Decisión del Consejo 93/704/CEE, de 30.11.1993).

La mejora de la seguridad activa y pasiva de los vehículos de carretera es un campo en el que la Comunidad tiene un papel y una competencia claramente definidos a través de la armonización técnica en el marco del mercado único (homologación de vehículos). Así pues, es necesario estudiar a fondo todos los aspectos técnicos capaces de mejorar la legislación comunitaria sobre los aspectos que afectan a la seguridad activa y pasiva del vehículo.


Teniendo en cuenta el aumento experimentado por el tráfico comunitario transfronterizo, es necesario mejorar la fluidez y la seguridad de la circulación, ofreciendo al usuario de la carretera un entorno (señalización, normas de circulación, etc.) que le resulte lo más familiar posible a la hora de desplazarse.

El transporte transfronterizo de materias peligrosas por vía terrestre requiere una mayor atención de la Comisión para preparar las medidas de prevención necesarias.

En materia de **seguridad marítima**, la continuación del programa de actuación adoptado por la Comisión en aplicación de su Comunicación sobre una política común de seguridad marítima se concretó en la adopción de varios actos comunitarios sobre el control de los buques por el Estado portuario. En este campo son especialmente necesarias las acciones comunitarias.

Por otro lado, la inclusión de los sistemas de gestión e información sobre el tráfico marítimo en la red transeuropea de transporte exigirá el lanzamiento de acciones, especialmente de medidas para garantizar la interoperabilidad y la interconexión dentro de la red (sobre todo, la normalización).

En el ámbito de **la seguridad aérea**, un primer conjunto de acciones tiene por objeto la creación de un marco reglamentario coherente y mecanismos eficaces para el seguimiento de la actuación de las administraciones nacionales. Para ello, la Comisión va a proponer la creación de una organización internacional encargada de la seguridad de la aviación civil, de la cual deberá ser miembro la Comunidad. Dentro de este marco deberá cumplir las obligaciones financieras que le correspondan. Paralelamente, y para preparar las posiciones de la Comunidad dentro de los órganos de decisión de esta organización, la Comisión deberá disponer de medios de análisis y de evaluación. Con esta perspectiva



creará un sistema de recogida y tratamiento de los informes de incidentes aeronáuticos, y trabajará sobre la cuestión de los factores humanos con objeto de establecer las prioridades y las modalidades de la actividad reglamentaria de dicha organización.

El segundo grupo significativo de acciones que se han de emprender se refiere a la armonización y la integración de los sistemas de control del tráfico aéreo en Europa. Se trata esencialmente de encontrar el marco institucional más conveniente y apoyar las actividades indispensables de normalización.

En su Libro Blanco sobre la Gestión del Tráfico Aéreo, la Comisión considera que es necesario crear una autoridad responsable de la utilización eficaz del espacio aéreo europeo y que se encargue de adoptar y hacer respetar las reglas, normas y procedimientos necesarios para ello. Al igual que en el caso anterior, la Comunidad deberá ser miembro de dicha organización, dentro de la cual deberá promover sus intereses. La Comisión deberá disponer, por tanto, de los medios de análisis y de evaluación que le permitan preparar las posiciones comunes requeridas para ello.

9.3 Control y evaluación de la acción

La Comisión informará regularmente al Consejo y al Parlamento sobre el desarrollo de al PCT, que es objeto de un debate político para precisar las orientaciones necesarias.

El Libro Blanco de diciembre de 1992 es la herramienta de referencia para evaluar las acciones emprendidas en función de los objetivos fijados por él a la Comunidad.

La Comisión ha definido claramente las grandes líneas de la política común de transportes y los medios para realizarla. Teniendo en cuenta los comentarios aportados por los medios interesados y por las instituciones comunitarias, la Comisión ha establecido un programa de trabajo para el período 1995-2000.

En el año 2000 se procederá a la evaluación de los resultados de este programa, que deberá permitir definir las nuevas orientaciones que la Comunidad deba adoptar para el año 2000 y en lo sucesivo. Dicha evaluación contendrá también una apreciación de los resultados en relación con los objetivos perseguidos.

Para garantizar esta evaluación, se podrá utilizar una serie de indicadores, como la evolución de la distribución del tráfico por modo de transporte, el impacto del sector del transporte sobre las emisiones contaminantes o el nivel de acceso de las regiones a la red transeuropea (a partir de criterios de tiempo o de distancia), a cuyo establecimiento se procede en la actualidad.

En el ámbito de las redes de transporte, las acciones financiadas mediante esta línea han permitido evaluar mejor las intervenciones financieras de la Comunidad en el ámbito de las infraestructuras de transporte y diseñar una estrategia de desarrollo de la red transeuropea de transporte con arreglo a las orientaciones comunitarias adoptadas por el Consejo y el Parlamento en julio de 1996.

En materia de seguridad se elaboran numerosos informes, sobre todo en el Consejo y en el Parlamento Europeo, sobre la realización de las distintas acciones. También se realizan auditorías externas para comprobar el destino de los fondos cuando se trata de subvenciones.

En materia de seguridad vial, el programa de actuación se establece en estrecha colaboración con el grupo de alto nivel de representantes de los Estados miembros, y las subvenciones asignadas se han de ajustar a dicho programa. Actualmente también se están elaborando indicaciones.

10. GASTOS ADMINISTRATIVOS

Este capítulo debe transmitirse simultáneamente a la DG XIX y a la DG IX, que, a su vez, la transmitirá a la DG XIX acompañado de su dictamen.

La movilización efectiva de los recursos administrativos necesarios dependerá de la decisión anual de la Comisión sobre la asignación de recursos, teniendo en cuenta, principalmente, los efectivos e importes adicionales que autorice la autoridad presupuestaria.

10.1 Efectos sobre el empleo

Las acciones previstas dependen de los servicios de la Dirección General de Transportes en su conjunto, sin necesidad de recurrir a personal adicional.

Tipos de empleo		Efectivos para la gestión de la acción		de los cuales		duración
		empleos permanentes	empleos temporales	mediante el empleo de los recursos existentes dentro de la DG o el servicio afectado	mediante el empleo de los recursos suplementarios	
Funcionarios o agentes temporales	A					
	B					
	C					
Otros recursos						
Total						

En cuanto a los recursos suplementarios, indíquese a qué ritmo deberían hacerse disponibles.

10.2 Impacto financiero global de los recursos humanos adicionales

(ecus)

Ninguno.	Importes	Método de cálculo
Funcionarios Agentes temporales Otros recursos (indíquese líneas presupuestarias)		
Total		

Los importes indican el coste total de los empleos suplementarios durante toda la acción, cuando ésta es de duración determinada, y durante 12 meses, cuando es de duración indeterminada.

10.3 Aumento de otros gastos de funcionamiento derivados de la acción

La incidencia es mínima, ya que puede considerarse absorbida por los gastos corrientes de funcionamiento de la DG.

(ecus)

Línea presupuestaria (nº y título)	Importes	Método de cálculo
Total		

Los importes corresponden a los gastos totales de la acción cuando ésta es de duración determinada, o a los gastos de 12 meses, cuando es de duración indeterminada.

ISSN 0257-9545

COM(96) 654 final

DOCUMENTOS

ES

07 15 01

N° de catálogo : CB-CO-96-667-ES-C

ISBN 92-78-13261-6

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo

27