

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I Comunicaciones	
	Consejo	
94/C 309/01	Resolución del Consejo, de 24 de octubre de 1994, sobre la telemática en el sector del transporte	1
94/C 309/02	Resolución del Consejo, de 24 de octubre de 1994, sobre la situación de la aviación civil europea	2
94/C 309/03	Resolución del Consejo, de 24 de octubre de 1994, relativa al transporte de mercancías por carretera en el mercado interior	4
94/C 309/04	Resolución del Consejo, de 24 de octubre de 1994, relativa al saneamiento estructural de la navegación interior	5
	Comisión	
94/C 309/05	ECU.....	6
94/C 309/06	Precios medios y precios representativos de los tipos de vinos de mesa en los diferentes centros de comercialización	7

II Actos jurídicos preparatorios

.....

<u>Número de información</u>	Sumario (<i>continuación</i>)	Página
	III <i>Informaciones</i>	
	Comisión	
94/C 309/07	Phare — Ordenadores, equipos audiovisuales y material de oficina — Anuncio de licitación publicado por la Comisión Europea en nombre de los beneficiarios del Proyecto Regional Phare de Educación a Distancia, financiado en el marco del programa Phare	8
94/C 309/08	Concurso relativo al estudio sobre el impacto socioeconómico de los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión	9
94/C 309/09	Servicios de transmisión por satélite — Procedimiento abierto	10
<hr/>		
	Anuncio de contratación	
	Aviso (véase página tres de cubierta)	

I

(Comunicaciones)

CONSEJO

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO

de 24 de octubre de 1994

sobre la telemática en el sector del transporte

(94/C 309/01)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Considerando que los sistemas telemáticos deben implantarse firmemente en el transporte en la medida en que sean eficientes desde el punto de vista de los costes en la red de transporte transeuropea, aprovechando los resultados de los trabajos sobre la sociedad de la información, para hacer que éste se vuelva más seguro, eficaz y respetuoso del medio ambiente;

Considerando que uno de los cometidos de la política comunitaria consiste en particular en lograr la convergencia o la normalización, según proceda, de los sistemas técnicos para que sean compatibles e interoperables entre los Estados miembros a fin de que puedan ser utilizados en la mayor medida posible por los agentes y usuarios del transporte en toda Europa;

Considerando que la multiplicidad de sistemas técnicos que en la actualidad se ofrecen en el mercado posibilita soluciones favorables desde el punto de vista de los costes; que se espera de ello que se vea significativamente estimulada la toma de iniciativas para la creación de infraestructuras europeas de información bajo la dirección del sector privado;

TOMA NOTA de la propuesta de la comunicación de la Comisión «Servicios de navegación por satélite: Un enfoque europeo» y de las propuestas contenidas en la Resolución de la Conferencia europea de los ministros de transporte «Introducción de nuevas tecnologías de la información en el sector del transporte» de 26 y 27 de mayo de 1994⁽¹⁾;

ACUERDA que es primordial la acción en los siguientes ámbitos:

- el progreso hacia la introducción de sistemas de información y alerta automáticos e interoperables sobre el tráfico rodado en los Estados miembros a nivel europeo,
- la normalización de los criterios de ensayo y de los procedimientos de evaluación y autorización para el

equipamiento de información a bordo de los vehículos en el transporte por carretera,

- la garantía de la compatibilidad e interoperabilidad de los sistemas de intercambio de información entre vehículos e infraestructura en el transporte por carretera,
- la unificación de las bases de datos para la utilización, a escala europea, de mapas de carretera digitales,
- la adopción obligatoria de las normas elaboradas por EUROCONTROL en las condiciones que se definen en la Directiva 93/65/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1993, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tráfico aéreo⁽²⁾,
- la introducción de un sistema europeo de identificación de buques para los buques que transporten mercancías peligrosas o perjudiciales para el medio ambiente sobre la base de un sistema electrónico de intercambio de datos,
- la consolidación de los sistemas de información y comunicación para el intercambio de datos por ordenador entre las autoridades competentes para el control estatal de puertos,
- la ejecución y mejora de EDIFACT (intercambio electrónico de datos para las administraciones, el comercio y el transporte) para la compatibilidad de sistemas de información y el control automático del transporte;

CONFIRMA que también en el transporte ferroviario deben introducirse prioritariamente sistemas telemáticos compatibles;

SOLICITA de la Comisión y de los Estados miembros:

- a) que fomenten la introducción en los ferrocarriles europeos de un sistema europeo de dirección y control de la circulación,

⁽¹⁾ CEMT/CM(94) 19, p. 26/27.

⁽²⁾ DO nº L 187 de 29. 7. 1993, p. 52.

- b) que seleccionen conjuntamente ejes transeuropeos y transfronterizos de transporte por carretera y ferrocarril en los que se optimicen los sistemas telemáticos disponibles en la actualidad; en el transporte por carretera, en particular, que definan conjuntamente métodos de evaluación normalizados para comprobar la interoperabilidad a escala europea de los sistemas de información y de intercambio de datos conforme a las orientaciones de la presente Resolución,
- c) que debatan urgentemente la comunicación de la Comisión sobre sistemas de navegación por satélite y formulen lo antes posibles recomendaciones al respecto;
- b) a apoyar el trabajo de normalización en la gestión del tráfico aéreo mediante todas las medidas adecuadas, incluidos la investigación y el desarrollo en este ámbito;
- c) a acelerar los trabajos necesarios y a presentar propuestas que sean conformes a los principios de proporcionalidad y de subsidiariedad y no produzcan más burocracia.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de octubre 1994.

INVITA a la Comisión:

- a) a elaborar un programa relativo a las medidas necesarias a nivel comunitario para la aplicación de la telemática en el transporte (programa de acción);

Por el Consejo

El Presidente

J. BORCHERT

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO

de 24 de octubre de 1994

sobre la situación de la aviación civil europea

(94/C 309/02)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Tomando nota del informe del «Comité de sabios» creado por la Comisión, «Horizontes en expansión», presentado el 1 de febrero de 1994,

Vistas las conclusiones del Consejo, de 18 de abril de 1994, sobre la situación de la aviación civil en Europa,

Vista la comunicación de la Comisión «El futuro de la aviación civil en Europa»,

Vista la comunicación de la Comisión «Servicios de navegación por satélite: un enfoque europeo»,

Considerando que una navegación civil europea capaz de afirmarse en la competencia mundial presupone una política de transporte aéreo comunitaria en la Unión Europea;

Considerando que en las comunicaciones de la Comisión anteriormente citadas se enumeran medidas pertinentes y en determinados ámbitos se anuncian propuestas de regulación, en algunos casos con plazos concretos;

CONSIDERA que, dado el elevado número de medidas citadas y la necesidad urgente de acción en determinados sectores, es conveniente dedicar a determinados temas una atención prioritaria,

SALUDA la presentación de la comunicación de la Comisión sobre la situación de la aviación civil en Europa, por medio de la cual ha respondido con un primer caso al requerimiento del Consejo de que preparase medidas adecuadas,

CONSIDERA que, en términos generales, las medidas anunciadas en la comunicación de la Comisión pueden prestar una contribución esencial al aumento de la capacidad competitiva global y a la recuperación económica de la aviación civil europea, y que los trabajos preparatorios han de proseguirse sin demora. A este respecto debería dedicarse una atención prioritaria a los siguientes temas:

- a) una aviación europea eficaz presupone avances significativos en los sectores de control del tráfico aéreo/

gestión del tráfico aéreo, así como en los sistemas de navegación por satélite:

- la armonización e integración de los sistemas europeos de seguridad aérea exige el desarrollo de numerosas normas técnicas, en las condiciones definidas en la Directiva 93/65/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1993, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tráfico aéreo ⁽¹⁾ sobre la base de normas Eurocontrol, para garantizar la cooperación y la compatibilidad entre los sistemas técnicos en los Estados miembros, y para introducir nuevos equipamientos y servicios que respondan a dichas normas, a fin de aumentar la capacidad del sistema europeo en su conjunto. La Comisión debería apoyar los trabajos en este sentido mediante todas las medidas que resulten adecuadas,
 - la navegación y la comunicación por satélite alcanzarán mayor importancia, y deberían realizarse todos los esfuerzos necesarios para que se aporten contribuciones europeas a los sistemas mundiales de navegación por satélite. El grupo de coordinación de alto nivel propuesto en la comunicación de la Comisión de 14 de junio de 1994 debería emprender su trabajo lo antes posible;
- b) la realización del mercado común del transporte aéreo debería también manifestarse en disposiciones comunes y procedimientos unificados para la seguridad del tráfico aéreo. La reflexión sobre el desarrollo de una autoridad reguladora eficaz para Europa, basada en las Joint Aviation Authorities, encargada de las normas de seguridad, debería continuar sin demora. En la misma línea también deberían estudiarse certificaciones de navegabilidad comunes para productos de aviación;
- c) para evitar las distorsiones de competencia en la navegación aérea europea deben excluirse las ayudas de Estado que tengan o puedan tener efectos negativos sobre la competencia. Dichas ayudas de Estado sólo podrán concederse en casos de excepción claramente

definidos de conformidad con el Tratado sobre la base de decisiones transparentes;

- d) para reforzar la capacidad competitiva de la aviación europea es preciso garantizar la utilización eficaz de la infraestructura del transporte aéreo. Los servicios de asistencia en tierra eficientes y orientados al mercado constituyen una importante contribución a la utilización eficaz de la infraestructura del transporte aéreo y deberían prestarse sobre una base de no discriminación, transparencia y rentabilidad. Las medidas en este ámbito deberían tomar en consideración estas reflexiones y las exigencias de capacidad y de seguridad en los aeropuertos,

ESPERA que todas las medidas dirigidas al refuerzo de la capacidad competitiva y a la adaptación estructural del sector del transporte aéreo en la Unión Europea garanticen que éstas puedan seguir operando desde una posición económica fuerte,

CONSIDERA que debería realizarse un estudio más detallado del riesgo de la aparición de banderas de conveniencia y otras prácticas que den lugar, por encima de la flexibilidad necesaria para todas las operaciones, a un uso importante de recursos no comunitarios. Un análisis realizado a la mayor brevedad por la Comisión, acompañado, en su caso, de propuestas, podría proporcionar una base útil para este estudio,

INSTA A LA COMISIÓN a que adopte sin demora las medidas necesarias para la ejecución de esta Resolución e informe al respecto en la próxima sesión del Consejo,

CONSIDERA que, en las relaciones entre la Comunidad y los terceros países en el ámbito del transporte aéreo, debería continuarse el camino iniciado con las conclusiones del Consejo de 15 de marzo de 1993 paso a paso, de forma pragmática y con el objetivo de perseguir los intereses comunitarios.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de octubre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

J. BORCHERT

⁽¹⁾ DO nº L 87 de 29. 7. 1993, p. 52.

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO

de 24 de octubre de 1994

relativa al transporte de mercancías por carretera en el mercado interior

(94/C 309/03)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

ACOGE con agrado el informe «El transporte de mercancías por carretera en el mercado interior europeo», que en julio de 1994 le presentó el Comité de expertos creado por la Comisión,

TOMA NOTA de que el informe, al tiempo que reconoce el papel cada vez más predominante y vital que el transporte de mercancías por carretera desempeña al servicio de los sectores industrial y minorista, enumera algunos problemas de ajuste que su desarrollo en el mercado interior ha supuesto para el propio sector del transporte de mercancías por carretera así como los problemas para el público en general provocados por una aplicación inadecuada de las normas existentes;

TOMA NOTA del carácter positivo del análisis global del informe y de las soluciones a los problemas que se plantean, especialmente respecto de una competencia duradera, de la seguridad y de la protección del medio ambiente,

CONVIENE en lo siguiente:

- deberá proseguir la realización del mercado interior en el transporte de mercancías por carretera, en particular mediante la supresión de las limitaciones cuantitativas del acceso al mercado y de las reglamentaciones de precios,
- un mercado interior liberalizado requiere la armonización de las condiciones esenciales para una competencia leal y la aplicación y realización de las mismas de forma sensiblemente uniforme, debiendo garantizarse el principio de subsidiariedad,

TOMA NOTA de las conclusiones del citado informe sobre las ayudas públicas,

DESTACA que, en aras de una competencia leal entre los distintos modos de transporte y dentro del propio sector del transporte por carretera, es deseable a medio plazo inclinarse por una solución que permita, en lo posible, que todos los modos de transporte soporten los costes que generan, sobre la base del principio de territorialidad,

HACE HINCAPIÉ en la importancia de una aplicación y un cumplimiento coherentes y uniformes de todas las normativas vigentes en el sector del transporte de mercancías por carretera, incluidas las de seguridad, medio ambiente y de condiciones sociales, así como, en su caso, de su modernización y simplificación;

CONSIDERA que conviene aplicar con rigor, con objeto de estabilizar el sector del transporte de mercancías por carretera y de proteger al público en general, los requisitos de acceso a la profesión, para que en la Unión Europea se logre un nivel satisfactorio, si bien debe evitarse la introducción de obstáculos arbitrarios que dificulten el acceso al mercado,

INVITA a la Comisión:

- a que, habida cuenta del gran número de medidas que deben tomarse en los distintos sectores del acceso a la profesión, elabore un estudio comparativo sobre los requisitos en los distintos Estados miembros; dicho estudio debería, en particular:
 - analizar los requisitos en materia de capacidad profesional para que se tenga en cuenta, en la formación y los exámenes, la evolución de la gestión de las empresas de transporte modernas,
 - analizar las condiciones mínimas por lo que respecta a la capacidad financiera a fin de establecer si siguen estando adaptadas,
- a que, de conformidad con la Resolución del Consejo, de 16 de junio de 1994 ⁽¹⁾, examine los medios para mejorar la cooperación entre administraciones para que se puedan investigar y perseguir con mayor eficacia las infracciones a la legislación social,
- a que presente un informe sobre las disposiciones vigentes en los Estados miembros en cuanto a formación de los conductores de transporte por carretera mediante vehículos pesados, incluidos los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, y a que formule en su caso propuestas para una formación profesional inicial obligatoria y una adecuada formación continuada,
- a que presente en breve plazo la propuesta que prometió sobre arrendamiento financiero y alquiler de vehículos utilitarios,

INSTA a los Estados miembros a que hagan cuanto esté en su poder, haciendo uso de las técnicas más modernas, para impedir las infracciones a la normativa sobre transporte de mercancías por carretera,

SE PROPONE:

- desarrollar gradualmente las relaciones de transporte entre la Comunidad Europea y los terceros países,

⁽¹⁾ DO nº C 179 de 1. 7. 1994, p. 1.

siempre que se haya logrado un nivel adecuado de armonización de las condiciones de competencia entre las partes interesadas,

- iniciar sin demora el estudio de la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾ por la que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3821/85 ⁽²⁾ y la Directiva 88/599/CEE del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, sobre procedimientos uniformes para la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y del Reglamento (CEE) nº 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera ⁽³⁾ y pronunciarse sobre ésta cuanto antes,

⁽¹⁾ DO nº C 243 de 31. 8. 1984, p. 8.

⁽²⁾ DO nº L 370 de 31. 12. 1985, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 3688/92 (DO nº L 374 de 22. 12. 1992, p. 12).

⁽³⁾ DO nº L 325 de 29. 11. 1988, p. 55. Directiva cuya última modificación la constituye el Protocolo por el que se adapta el Acuerdo EEE (DO nº L 1 de 3. 1. 1994, p. 572).

TOMA NOTA de que la Comisión tiene la intención de proseguir el estudio de su comunicación de 20 de marzo de 1992 relativa a la introducción del concepto de tiempo distinto del tiempo de conducción en los Reglamentos (CEE) nºs 3820/85 ⁽⁴⁾ y 3821/85 relativos en particular al tiempo de conducción y de descanso aplicables a los transportes por carretera, y de que la Comisión podría presentar, llegado el caso, propuestas apropiadas.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de octubre de 1994.

*Por el Consejo
el Presidente*

J. BORCHERT

⁽⁴⁾ DO nº L 370 de 31. 12. 1985, p. 1. Reglamento modificado por el Protocolo por el que se adapta el Acuerdo EEE (DO nº L 1 de 3. 1. 1994, p. 572).

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO

de 24 de octubre de 1994

relativa al saneamiento estructural de la navegación interior

(94/C 309/04)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

COMPRUEBA con preocupación que, a raíz de la debilitación coyuntural y de los cambios estructurales registrados desde hace varios años en el mercado de la navegación interior, persiste un desequilibrio entre la oferta y la demanda. En consecuencia, los fletes se mantienen en unos niveles no aceptables o siguen mostrando una tendencia a la baja,

CONSIDERA urgente, para sanear el mercado de la navegación interior de Europa Occidental y asegurar una capacidad competitiva sostenida del ramo de la navegación interior, que se tomen medidas más eficaces que las vigentes, para que en el futuro pueda restablecerse un rendimiento sano,

REMITE a los Reglamentos (CEE) nº 1101/89 del Consejo ⁽¹⁾ y al Reglamento (CEE) nº 1102/89 de la Comisión ⁽²⁾ relativos al saneamiento estructural de la navegación interior,

⁽¹⁾ DO nº L 116 de 28. 4. 1989, p. 25. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 844/94 (DO nº L 98 de 16. 4. 1994, p. 1).

⁽²⁾ DO nº L 116 de 28. 4. 1989, p. 30. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 3433/93 (DO nº L 314 de 16. 12. 1993, p. 10).

CONSIDERA necesario que, como medida adecuada para poder garantizar de forma duradera la capacidad competitiva del sector de la navegación interior, se proceda a un nuevo y profundo saneamiento de las estructuras existentes,

INSTA a la Comisión a que presente propuestas, o a que adopte otras medidas adecuadas en el marco de sus competencias, con el fin de mejorar la eficacia de los Reglamentos anteriormente mencionados,

TOMA NOTA en este contexto de que la Comisión se propone aumentar al 1,5: 1 la relación entre el tonelaje para desguace y el tonelaje nuevo, llamada relación «viejo por nuevo»,

INSTA igualmente a la Comisión a que presente, antes del 1 de enero de 1995, una propuesta global sobre la navegación interior y, en particular, sobre la organización futura del mercado y las medidas de desguace.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de octubre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

J. BORCHERT

COMISIÓN

ECU ⁽¹⁾

4 de noviembre de 1994

(94/C 309/05)

Importe en moneda nacional por una unidad:

Franco belga y franco luxemburgués	39,4024	Dólar USA	1,25776
Corona danesa	7,50001	Dólar canadiense	1,70992
Marco alemán	1,91519	Yen japonés	123,097
Dracma griega	295,095	Franco suizo	1,60113
Peseta española	159,547	Corona noruega	8,35529
Franco francés	6,57178	Corona sueca	9,25521
Libra irlandesa	0,792239	Marco finlandés	5,89385
Lira italiana	1965,39	Chelín austriaco	13,4819
Florín neerlandés	2,14687	Corona islandesa	84,2069
Escudo portugués	195,644	Dólar australiano	1,68713
Libra esterlina	0,781459	Dólar neozelandés	2,04016
		Rand sudafricano	4,42259

La Comisión dispone de un télex con contestador automático que proporciona, por medio de una simple llamada, los tipos de conversión de las principales monedas. Este servicio funciona todos los días de bolsa desde las 15.30 hasta las 13.00 del día siguiente.

El usuario debe proceder del siguiente modo:

- marcar el número de télex 23789 de Bruselas,
- indicar su número de télex,
- componer el código «cccc» que pone en funcionamiento el sistema de respuesta automática que imprime en el télex los tipos de conversión del ecu,
- no interrumpir la transmisión; el fin de la comunicación se indica mediante el código «ffff».

Nota: La Comisión también dispone de télex (21791) y de telefax (296 10 97), ambos con contestador automático, que informan de los tipos de conversión diarios que corresponde aplicar en el ámbito de la política agrícola común.

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) nº 3180/78 del Consejo (DO nº L 379 de 30. 12. 1978, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) nº 1971/89 (DO nº L 189 de 4. 7. 1989, p. 1).

Decisión 80/1184/CEE del Consejo (Convenio de Lomé) (DO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).

Decisión nº 3334/80/CECA de la Comisión (DO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 27).

Reglamento financiero, de 16 de diciembre de 1980, aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas (DO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).

Reglamento (CEE) nº 3308/80 del Consejo (DO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 1).

Decisión del Consejo de Gobernadores del Banco Europeo de Inversiones, de 13 de mayo de 1981 (DO nº L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

Precios medios y precios representativos de los tipos de vinos de mesa en los diferentes centros de comercialización

(94/C 309/06)

[Establecidos el 3 de noviembre de 1994, en aplicación del apartado 1 del artículo 30 del Reglamento (CEE) nº 822/87]

Centros de comercialización	Ecus por % vol/hl	Centros de comercialización	Ecus por % vol/hl
R I		A I	
Heraklion	Sin cotización	Atenas	Sin cotización
Patras	Sin cotización	Heraklion	Sin cotización
Requena	2,990	Patras	Sin cotización
Reus	Sin cotización	Alcázar de San Juan	2,668
Villafranca del Bierzo	Sin cotización (*)	Almendralejo	2,678
Bastia	Sin cotización	Medina del Campo	Sin cotización (*)
Béziers	3,127	Ribadavia	Sin cotización
Montpellier	3,151	Vilafranca del Penedès	Sin cotización
Narbona	3,195	Villar del Arzobispo	Sin cotización (*)
Nîmes	3,182	Villarrobledo	Sin cotización
Perpiñán	Sin cotización	Burdeos	Sin cotización
Asti	Sin cotización	Nantes	Sin cotización
Florenzia	Sin cotización (*)	Bari	1,923
Lecce	Sin cotización	Cagliari	Sin cotización (*)
Pescara	2,222	Chieti	Sin cotización
Reggio Emilia	Sin cotización (*)	Rávena (Lugo, Faenza)	2,564
Treviso	2,308	Trapani (Alcamo)	Sin cotización
Verona (para los vinos locales)	Sin cotización	Treviso	2,415
Precio representativo	3,111	Precio representativo	2,547
R II			
Heraklion	Sin cotización		
Patras	Sin cotización		
Calatayud	Sin cotización		
Falset	Sin cotización		
Jumilla	Sin cotización (*)		
Navalcarnero	Sin cotización		
Requena	Sin cotización		
Toro	Sin cotización (*)		
Villena	Sin cotización (*)		
Bastia	Sin cotización	A II	
Brignoles	Sin cotización	Rheinpfalz (Oberhaardt)	44,113
Bari	1,923	Rheinhessen (Hügelland)	44,517
Barletta	1,923	La región vitícola del Mosela luxemburgués	Sin cotización
Cagliari	Sin cotización	Precio representativo	44,274
Lecce	Sin cotización		
Taranto	Sin cotización		
Precio representativo	1,923		
	Ecus/hl		
R III		A III	
Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland)	50,646	Mosel-Rheingau	Sin cotización
		La región vitícola del Mosela luxemburgués	Sin cotización
		Precio representativo	Sin cotización

(*) Cotización no tomada en consideración de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2682/77.

III

(Informaciones)

COMISIÓN

Phare — Ordenadores, equipos audiovisuales y material de oficina

Anuncio de licitación publicado por la Comisión Europea en nombre de los beneficiarios del Proyecto Regional Phare de Educación a Distancia, financiado en el marco del programa Phare

(94/C 309/07)

Título y nº del proyecto

Suministro de ordenadores, equipos audiovisuales y material de oficina - PHR/9413/SWO/01/01

1. Participación y origen

La participación está abierta en igualdad de condiciones a todas las personas físicas y jurídicas de los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea y de Albania, Bulgaria, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa y Rumania.

Los suministros deberán ser originarios de los Estados antes mencionados.

2. Asunto

Suministro, en un lote, de microordenadores, equipos audiovisuales y de oficina, periféricos, redes, programas y accesorios, junto con la instalación, en apoyo y la formación, con destino al Programa Regional de Educación a Distancia, en todos los países participantes.

3. Expediente de licitación

El expediente de licitación se puede obtener gratuitamente de:

- a) Phare - Pilot Project for Regional Cooperation, Hungarian National Council for Distance Education, for the attention of Dr András Szücs, Ajtósi Dürer sor 19-21, H-1146 Budapest, tel, (36-1) 251 56 41), telefax (36-1) 153 49 91;
- b) European Commission, DGI - Operational service Phare, for the attention of Mr V. Piket, SC29-2/26, rue de la Loi 200, B-1049 Brussels, telefax (32-2) 299 16 66;
- c) Oficinas en la Comunidad:
D-53113 Bonn, Zitelmannstraße 22 [Tel. (49-228) 53 00 90; Telefax (49-228) 530 09 50],

NL-2594 AG Den Haag, E.V.D., afdeling PPA, Bezuidenhoutseweg 151 [tel. (31-70) 379 88 11; telefax (31-70) 379 78 78],

L-2920 Luxembourg, bâtiment Jean Monnet, rue Alcide de Gasperi [tél. (352) 430 11; télécopieur (352) 43 01 44 33],

F-75007 Paris Cedex 16, 288, boulevard Saint-Germain [tél. (33-1) 40 63 38 38; télécopieur (33-1) 45 56 94 17],

I-00187 Roma, via Poli 29 [tel. (39-6) 678 97 22; telefax (39-6) 679 16 58],

DK-1787 København V, Dansk Industri, Projekt- og Licitationskontoret, afd. EMI, [tlf. (45-33) 77 33 77; telefax (45-33) 77 33 00],

UK-London SW1P 3AT, Jean Monnet House, 8 Storey's Gate [tel. (44-71) 222 81 22; facsimile (44-71) 222 09 00],

IRL-Dublin 2, 39 Molesworth Street, [tel. (353-1) 71 22 44; facsimile (353-1) 71 26 57],

GR-10674 Athens, Vassilissis Sofias 2 [τηλ. (30-1) 724 39 82, τηλεφάξ (30-1) 724 46 20],

E-28001 Madrid, calle de Serrano, 41, 5a planta [tel. (34-1) 435 17 00; telefax (34-1) 576 03 87],

P-1200 Lisboa, Centro Europeu Jean Monnet, Largo Jean Monnet 1-10º [tel. (351-1) 54 11 44; telefax (351-1) 55 43 97].

4. Ofertas

Deberán recibirse, a más tardar, el 12. 12. 1994 (10.00), hora local, en:

— European Commission, DGI - Operational Service Phare, for the attention of Mr V. Piket, SC29-2/26, rue de la Loi 200, B-1049 Brussels.

Se abrirán en sesión pública el 12. 12. 1994 (14.00), hora local, en:

— European Commission, DGI - Operational Service Phare, for the attention of Mr V. Piket, SC29-2/26, rue de la Loi 200, B-1049 Brussels.

Concurso relativo al estudio sobre el impacto socioeconómico de los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión

(94/C 309/08)

1. **Entidad adjudicadora:** Comisión Europea, Secretaría General, Dirección H - Fondo de Cohesión, dirigirse a Sr. J. F. Verstrynghe, Director, 200, rue de la Loi, B-1049 Bruselas.

Tel. (32-2) 295 11 47-299 11 11. Telefax (32-2) 296 10 96. Télex COMEUB 21877.

2. **Entidad adjudicadora:** Procedimiento restringido.

3. **Categoría del servicio y descripción:** Para cumplir lo dispuesto en el Reglamento del Consejo (CE) 1164/94 de 16. 5. 1994 y para poder demostrar el uso efectivo de los recursos, la Comisión Europea desea encargar un estudio acerca del impacto socioeconómico de los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión en España, Portugal, Grecia e Irlanda.

El Fondo de Cohesión ha sido constituido de conformidad con el Tratado de la Unión Europea para reforzar la cohesión económica y social y para asistir a los Estados miembros menos prósperos en el cumplimiento de sus obligaciones relativas al control de los déficits presupuestarios. El Fondo realiza contribuciones financieras a razón de un 80-85 % del gasto público o gastos equivalentes, para proyectos en los campos de la protección medioambiental y redes transeuropeas de infraestructura de transporte.

En virtud del Reglamento en cuestión, la Comisión debe informar con regularidad acerca del impacto económico y social del Fondo en los Estados miembros, y acerca de su contribución en el fortalecimiento de la cohesión social y económica en la Unión. La finalidad principal de este estudio es asistir a la Comisión en el logro de este requisito a través de la recomendación y concepción de un método riguroso y sistemático para cuantificar el impacto socioeconómico de las intervenciones del Fondo de Cohesión en las economías en cuestión, ambas a escala global y a escala de inversiones individuales o agrupadas.

El estudio podrá comprender la concepción de un modelo económico cuantitativo formal (o la adaptación de uno existente) que pueda aplicarse en cada uno de los países beneficiarios y que pueda utilizarse para ponderar el impacto de las intervenciones del Fondo de Cohesión en las principales variables socioeconómicas, a escala regional y/o nacional. Dichos efectos incluirán el impacto de demanda de las inversiones así como los impactos dinámicos o de la oferta, a medio y largo plazo. El modelo deberá poder utilizarse en ambos sectores, el del transporte y el del medio ambiente.

Se requiere una investigación en profundidad acerca del último trabajo de investigación empírica y teórica realizado en el ámbito en cuestión, con justificación completa acerca de la necesidad de desarrollar nuevos enfoques del problema. Todo modelo concebido o adaptado durante el transcurso del estudio debe ser meticulosamente probado y, su valor práctico, demostrado en función de las inversiones del Fondo de Cohesión. Deberán utilizarse, en lo posible, las fuentes de datos existentes.

El estudio está orientado al examen del impacto global de los proyectos pertinentes y complementará enfoques sectoriales específicos del transporte y medio ambiente.

4. **Duración:** La duración prevista es de 12 meses a partir de la firma del contrato.

5. **Invitaciones a licitar:** Las partes interesadas quedan invitadas a manifestarse, en un plazo de 37 días a partir del envío del presente anuncio, escribiendo a la dirección del punto 1. En función de las respuestas obtenidas, la Comisión seleccionará un número limitado de candidatos (no más de 10) que serán invitados a presentar candidaturas formales para el estudio.

6. **Criterios de selección:** Los candidatos a quienes se envíen invitaciones a licitar, serán seleccionados en base a los siguientes criterios:

- cualificaciones, competencia técnica y experiencia profesional de los responsables del estudio,
- conocimientos específicos y experiencia del trabajo teórico y empírico en el ámbito pertinente, incluyendo la evaluación del impacto socioeconómico de las inversiones en los países en cuestión,
- recursos disponibles y capacidad general para la reunión de los datos requeridos, elaboración de modelos, prueba y evaluación,
- capacidad para abarcar adecuadamente los cuatro países beneficiarios del Fondo de Cohesión (España, Portugal, Grecia e Irlanda),

- idoneidad para realizar el estudio dentro del plazo requerido.
7. **Información relativa a los candidatos:** Las partes interesadas deben proporcionar la prueba de su capacidad financiera a través de declaraciones bancarias, extractos de los balances, declaración del volumen de negocios relativo a los servicios en cuestión, u otra documentación apropiada. Deberán, asimismo, proporcionar la prueba de sus competencias técnicas y profesio-

nales y de su experiencia previa en el ámbito correspondiente. Todas estas pruebas deberán tener la entidad suficiente para permitir la evaluación que será hecha a la luz de los criterios de selección mencionados en el punto 6.

8. **Fecha de envío del anuncio a la OPOCE:** 25. 10. 1994.
9. **Fecha de recepción del anuncio en la OPOCE:** 25. 10. 1994.

Servicios de transmisión por satélite

Procedimiento abierto

(94/C 309/09)

1. **Entidad adjudicadora:** Comisión Europea, Dirección General X, Sector Audiovisual, Información, Comunicación y cultura, rue de la Loi 200 (T 120, 06/95) B-1049 Bruselas.

Tel. (32-2) 299 91 21. Telefax (32-2) 299 93 01.

2. **Descripción del servicio y categoría del mismo:**

- 2.1 El concurso trata de la prestación de servicios de transmisión por satélite para las acciones de información multisoprote (sonido, imágenes, datos) de la Comisión,

a) *ya sea internas:*

hacia las oficinas, las delegaciones regionales y delegaciones de la Comisión.

b) *como externas:*

- b.1) entre las instituciones de la Comunidad Europea (Comisión, Parlamento Europeo, Consejo de la Comunidad Europea);

- b.2) y con los medios de comunicación audiovisuales del mundo entero, agrupados por zona geográfica (ver a continuación).

2.2 El lugar de difusión será:

- principalmente la sede de la Comisión,
- regularmente la sede de las otras instituciones (PE y Consejo),
- y, ocasionalmente cualquier otro lugar de actuación comunitaria, sea en el interior como en el exterior de la Comunidad Europea.

2.3 Los lugares de recepción serán:

- principalmente las oficinas y delegaciones regionales de la Comisión,
- regularmente la sede de otras instituciones (PE y Consejo),
- regularmente las cadenas de TV de la Comunidad Europea,
- ocasionalmente las delegaciones de la Comisión, principalmente Moscú, Washington, Tokio,
- ocasionalmente, las cadenas de TV extracomunitarias, repartidas por zona geográfica:

Europa central y oriental

América del Norte

Mundo árabe

América latina

Sudeste de Asia y Extremo Oriente

Oceanía

El contrato abarcará, asimismo, la codificación y el cifrado eventual.

Categoría: otros servicios.

3. **Lugar de entrega:** Bruselas y, eventualmente, otras ciudades europeas.

4.

5. El concurso se compone de 7 lotes geográficos:
- 1º Europa occidental
 - 2º Europa central y oriental
 - 3º América del Norte
 - 4º Mundo árabe
 - 5º América latina
 - 6º Sudeste de Asia y Extremo Oriente
 - 7º Oceanía
- Los proveedores interesados tienen la posibilidad de licitar por uno, varios o el conjunto de los lotes, según las modalidades precisadas en el Pliego de condiciones.
6. **Variantes:** La prestación de los servicios se hará, bien sobre una base permanente, bien en función de un período dado, dependiendo del tipo de destinatario y zonas de destino. Podrán proponerse soluciones 'ad hoc' para las transmisiones ocasionales.
7. **Duración del concurso o fecha límite de ejecución del servicio:** El concurso se celebrará por un año, renovable por un período máximo de cuatro años.
8. a) **La solicitud de documentos se hará únicamente por escrito (telex):** Comisión Europea, Dirección General X, Sector Audiovisual, Información, Comunicación y Cultura, a la atención del Sr. Luis Irurzun-Gascue, rue de la Loi 200 (T 120, 02/102), B-1049 Bruselas, telex (32-2) 299 93 01.
- b) **Fecha límite para la solicitud de los documentos:** 24. 11. 1994.
- c) La entrega de los documentos es gratuita.
9. a) **Fecha límite de entrega de las ofertas:** 16. 12. 1994.
- b) **Dirección a la que deben dirigirse:** Dirección General Sector Audiovisual, Información, Comunicación y Cultura, unidad X/2 «Programación, presupuestos, finanzas», a la atención del Sr. Richard Weber, edificio T 120 2/102, rue de la Loi 200, B-1049 Bruselas.
- c) **Lengua:** Una de las lenguas comunitarias.
10. a) **Personas autorizadas a la apertura de las ofertas:** Funcionarios competentes de la Comisión Europea.
- b)
- 11.
12. **Modalidades de pago:** 30 % en el momento del pedido. El saldo en el momento de la entrega contra presentación de las facturas, pagadas a los 60 días, a fines de mes, a partir de la fecha de recepción por los servicios competentes de la Comisión.
13. Las agrupaciones de proveedores están autorizadas a condición de que la empresa elegida como empresa principal, asuma las responsabilidades contractuales y jurídicas.
14. **Condiciones mínimas:** Los candidatos deberán justificar sus capacidades financieras y técnicas con las siguientes referencias:
- una lista de directivos y responsables sociales y sus funciones (o un extracto de los estatutos),
 - una declaración bancaria apropiada,
 - una descripción de los recursos humanos y del equipo técnico, integren o no la empresa,
 - una copia de los balances y cuentas de explotación de los tres últimos años,
 - una lista de referencias de los contratos similares ejecutados en los tres últimos años.
15. **Plazo de mantenimiento de las ofertas:** Seis meses a partir de la fecha límite de envío de las ofertas indicado en el punto 9. a).
16. **Criterios de adjudicación:**
- oferta económicamente más ventajosa y con la mejor relación coste/rendimiento,
 - calidad técnica de la oferta,
 - adecuación de la prestación,
 - servicio posventa propuesto,
 - precio.
- 17.
18. **Fecha de envío del anuncio:** 25. 10. 1994.
19. **Fecha de recepción del anuncio en la OPOCE:** 25. 10. 1994.