



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 24.07.1996

COM(96) 335 final

96/0207 (SYN)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
sobre un programa de acción en favor del transporte combinado de mercancías

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

**relativo a la concesión de ayudas financieras comunitarias a acciones en favor del
transporte combinado de mercancías**

(Presentada por la Comisión)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
sobre un programa de acción en favor del transporte combinado de mercancías

INTRODUCCIÓN

1. Para su desarrollo, la Comunidad Europea debe apoyarse en transportes fiables e integrados a escala europea. El sistema europeo de transportes, soporte de los intercambios de mercancías y garantía de movilidad de las personas, debe ser eficaz y ajustarse a criterios colectivos en materia económica y social, especialmente la protección del medio ambiente y la seguridad tanto de usuarios como de terceros.
2. En términos generales, el transporte combinado es el transporte de mercancías en material intermodal, al menos en dos modos de transporte distintos sin descarga de las mercancías durante el trayecto y con el menor recorrido por carretera posible. Este sistema desempeña en potencia un papel fundamental en un sistema de transporte intermodal eficaz. En este sistema, los modos de transporte compiten de forma equitativa, en la medida en que el usuario paga todos los costes internos y externos del modo de transporte por el que opta. Los distintos modos de transporte también cooperan y constituyen una cadena intermodal de transporte, en la que cada modo es elegido para la parte del trayecto en la que ofrece condiciones más competitivas. Por regla general, se trata de un transporte por carretera para el transporte inicial y final y de modos que incluyen el ferrocarril, las vías navegables o el transporte marítimo para los recorridos de mayor distancia.
3. Sin embargo, en la práctica, el transporte combinado no desempeña aún esta función. Las redes comunitarias de transporte combinado suelen estar infrautilizadas. El transporte combinado no consigue aún competir eficazmente con el transporte por carretera en recorridos largos. Los motivos principales de esta situación son los siguientes:
 - En muchos trayectos, el precio del transporte por carretera no corresponde plenamente al conjunto de los gastos sociales en términos de congestión, seguridad e impacto en el medio ambiente. Por consiguiente, en muchos casos, el transporte por carretera puede ofrecer precios inferiores a los del transporte combinado. Además, el transporte por carretera es más barato, ya que no requiere operaciones de transbordo, que suelen ser caras, ni material intermodal, que no puede utilizarse en el transporte por carretera habitual.
 - La calidad de servicio del transporte combinado no siempre puede competir con el transporte por carretera. Así pues, la necesidad del transbordo en el transporte combinado representa una amenaza para su competitividad en términos de tiempo de tránsito. Las tecnologías de la información necesarias para el seguimiento, la facturación y otros servicios avanzados para el cliente en un sistema de transporte en el que intervienen varios operadores y varios modos de transporte, así como personas que hablan idiomas distintos si se trata de un largo recorrido en Europa, no son aún satisfactorias con respecto al transporte por carretera. Además, se considera a menudo que el transporte combinado es menos fiable que el transporte por carretera.

4. Para avanzar hacia un verdadero sistema intermodal, debería aumentar la utilización del transporte combinado. La imputación de los costes reales a cada modo de transporte es un objetivo a largo plazo. Sólo se alcanzará paulatinamente, pues el sistema de transporte y sus usuarios requieren tiempo para adaptarse a esta transformación. A corto plazo, puede conseguirse una mayor utilización del transporte combinado mediante una mejora de sus resultados en el marco actual, adoptando medidas concretas contra las deficiencias observadas. Se ha comprobado la utilidad de las medidas de los Estados miembros en este ámbito. Ahora bien, dado que el transporte combinado, por regla general, ha de cubrir distancias más largas y atravesar a menudo varios países, se ha hecho necesaria una actuación comunitaria para fomentar la cooperación internacional de las empresas que participan en este mercado con el fin de mejorar el transporte combinado.
5. En este contexto, la Comisión lanzó en 1992 un programa para demostrar que incluso en el marco normativo y económico actual, el transporte combinado podía ser competitivo y desviar el tráfico de carretera hacia otros modos, en condiciones rentables y con beneficios para la seguridad y el medio ambiente. Este programa se denominó PACT: Pilot Actions for Combined Transport.
6. El programa concluye ahora. Se propone un nuevo programa PACT en forma de Reglamento del Consejo, con un presupuesto total de 35 millones de ecus para el período 1997-2001. Los servicios de la Comisión han realizado en fecha reciente una evaluación interna del primer programa PACT. Dicho programa no contenía objetivos específicos: no determinaba los pasos concretos necesarios para alcanzar el objetivo general de contribuir a una mayor utilización del transporte combinado. Por otra parte, no se dispone de datos independientes sobre el impacto del programa si bien se observa que un número significativo de proyectos alcanzaron resultados alentadores. Cabe subrayar dos de las principales conclusiones de la evaluación interna del primer programa PACT: la necesidad creciente de ayudas públicas para las inversiones en material de transporte intermodal y la necesidad de conceder ayuda financiera para las aplicaciones comerciales de la investigación.

El Reglamento propuesto procura superar las dificultades que puso de manifiesto la evaluación del primer programa PACT, cerciorándose de que el nuevo PACT:

- disponga de objetivos específicos claramente definidos;
- disponga de un marco de seguimiento y evaluación más adecuado.

Por consiguiente, se mantiene el objetivo general: contribuir a una mayor utilización del transporte combinado, siempre que esta opción sea rentable a largo plazo en términos económicos. Los objetivos específicos del nuevo PACT deberían contrarrestar los inconvenientes mencionados del transporte combinado actual. Estos objetivos pueden resumirse del siguiente modo:

- aumentar la competitividad del transporte combinado tanto en lo que se refiere a los precios como a la calidad del servicio con respecto al transporte por carretera;
- fomentar el uso de tecnologías avanzadas en el transporte combinado;
- mejorar el acceso al transporte combinado de las empresas, cualquiera que sea su dimensión; de este modo, se incrementará la competencia en el suministro de servicios de transporte combinado, lo que dará un impulso a su competitividad.

7. La presente Comunicación se refiere a las acciones piloto actuales (parte A), al contenido del nuevo PACT que tomará el relevo (parte B) y directrices para las acciones futuras en favor del transporte combinado (parte C). A continuación figura la propuesta de Reglamento del Consejo relativo a la concesión de ayudas financieras a acciones en favor del transporte combinado de mercancías. En un Anexo se exponen los resultados principales de los proyectos financiados por las acciones piloto durante el período 1992-1995.

A. ACCIONES PILOTO ACTUALES (PACT)

8. Las acciones piloto de transporte combinado (PACT - Pilot Actions for Combined Transport) se iniciaron en 1992 sobre la base de una Decisión de la Comisión⁽¹⁾. Este dispositivo, con una duración prevista de cinco años, tenía por objeto comprobar la necesidad de dichas acciones y se inscribía en el programa de trabajo en favor del transporte combinado que la Comisión presentó al Consejo en 1992 (COM(92) 230)⁽²⁾. Por su finalidad experimental, se asignó a PACT un presupuesto modesto: 1,963 millones de ecus en 1992, 2,9 millones de ecus en 1993, 4,395 millones en 1994 y 4,1 millones de ecus en 1995. Se ha previsto un presupuesto de 5 millones de ecus para 1996.
9. El objeto del programa PACT era fomentar el transporte combinado terrestre como alternativa al transporte exclusivo por carretera y se inscribía en un programa general que la Comisión presentó al Consejo⁽³⁾, a modo de complemento y apoyo de las medidas adoptadas para crear la red transeuropea. La elaboración de este programa puso de manifiesto las siguientes deficiencias del transporte combinado con respecto al transporte por carretera:
- Reticencia de los clientes potenciales a optar por este modo, especialmente por la deficiente calidad del servicio y el precio más elevado de este modo de transporte con respecto al transporte por carretera.
 - Pasar del transporte por carretera al transporte combinado supone inversiones en material especializado que no puede ser reutilizado para el transporte por carretera, de surgir problemas en los ferrocarriles o en las vías navegables.

Por consiguiente, la red combinada existente estaba y sigue estando infrutilizada. Resultaba necesario incrementar su índice de utilización y completar a más largo plazo los eslabones perdidos con la adopción por el Consejo de la Decisión sobre la red transeuropea de transporte combinado⁽⁴⁾.

10. El programa PACT se centró en las medidas a corto plazo, destinadas a mejorar la calidad del servicio de transporte combinado y que completaban acciones de investigación o inversiones en materia de infraestructura. Para ajustarse al interés europeo y cumplir

⁽¹⁾ Decisión 93/45/CEE de la Comisión, de 22 de diciembre de 1992, relativa a la concesión de ayudas económicas a acciones piloto en materia de transporte combinado - DO n° L 16 de 25.1.1993.

⁽²⁾ COM(92) 230 final de 11.6.1992.

⁽³⁾ Ídem.

⁽⁴⁾ Decisión 93/628/CEE del Consejo, de 29 de octubre de 1993, relativa a la creación de una red transeuropea de transporte combinado - DO n° L 305, de 10.12.1993, p. 1.

las normas sobre competencia, PACT concedió ayuda financiera a determinados proyectos, para mejorar los resultados del transporte combinado. La ayuda quedó abierta a todos los operadores dispuestos a participar en un proyecto determinado y a invertir fondos en él.

El ámbito de aplicación abarca el territorio de los Estados miembros. En algunos casos, las acciones piloto incluyeron líneas de transporte combinado exteriores a la Comunidad, si se justificaba por un tráfico importante entre el exterior y la Comunidad.

11. El programa PACT se refería a los transportes ferrocarril/carretera o vía navegable/carretera. Ahora bien, en algunos casos, ha incluido travesías marítimas, si éstas constituían para una región de la Comunidad el único acceso posible al territorio comunitario: así sucedió con las vías Europa del Norte-Italia-Grecia, Irlanda-Reino Unido-Francia (por el Eurotúnel) y Alemania-Finlandia.
12. En cuatro años, PACT ha financiado 65 proyectos relacionados con 22 vías: 11 corresponden a ferrocarril/carretera, 5 incluyen vías navegables y 6 contienen una parte marítima; 17 se refieren exclusivamente al territorio de la Comunidad (incluidos Austria, Suecia y Finlandia antes de su adhesión) y 5 incluyen una parte exterior, ya sea Suiza o los países de Europa central y oriental (Polonia, República Checa y Eslovenia). Los responsables de los proyectos fueron tanto públicos (ministerios, redes ferroviarias) y semipúblicos (puertos autónomos, fluviales o marítimos) como privados (operadores de transporte combinado, cámaras de comercio). En 1995, la Comisión recibió 57 proyectos, con una solicitud total de financiación de 20 millones de ecus aproximadamente, de los que sólo pudo conceder 4,1 millones de ecus correspondientes a la línea presupuestaria PACT y 0,4 millones de ecus de la línea presupuestaria sobre acciones relacionadas con terceros países en materia de transporte. El Anexo I recoge los pormenores de estos datos y ofrece un resumen del programa en los últimos cuatro años.
13. El programa PACT se concibió con la voluntad de que fuese un apoyo para las empresas; por consiguiente, se procuró, en la medida de lo posible, dejar la iniciativa de los proyectos a los operadores y establecer procedimientos flexibles y rápidos. A modo de contrapartida por esta facilidad de acceso, el programa PACT lleva a cabo acciones de información para dar a conocer su funcionamiento y establece las estructuras pertinentes para un control continuo y estricto: comprobación por la Comisión del compromiso efectivo de los licitadores a la hora de financiar la parte del proyecto que no se acoge a ayudas, acuerdo obligatorio de los Estados miembros interesados y consulta de los demás, control del desarrollo del proyecto y de los gastos realizados a mitad de plazo, auditoría técnica y financiera de todos los proyectos al término de cada período anual (incluida la comprobación de las facturas y de la realidad de las medidas subvencionadas).
14. PACT se lanzó a modo de acción experimental. Por ello, se introdujo un margen de maniobra bastante amplio en lo que se refiere a las medidas subvencionables. La Decisión de la Comisión autorizaba tres categorías de acciones: estudios preliminares sobre aspectos comunes a todos los proyectos, que podían obtener una financiación del 100% tras un procedimiento de concurso, estudios de viabilidad para una vía piloto determinada (hasta el 50%) y acciones innovadoras (hasta el 30%). De hecho, PACT sólo financió un estudio al 100% (sobre los terminales intermodales) frente a 32 estudios de viabilidad. Un 77,86% del presupuesto del período 1992-1995 se asignó a intervenciones directas; la proporción de acciones innovadoras en relación con los estudios fue aumentando hasta alcanzar un 97% en 1995.

B. EL NUEVO PACT

15. El nuevo PACT será un programa estructurado, basado en un Reglamento. El primer programa PACT dio lugar a un fuerte incremento de las solicitudes de financiación PACT, por lo que, a partir de 1994, el presupuesto no pudo siquiera cubrir los proyectos mejor elaborados. En 1995, la Comisión hubo incluso de interrumpir o aplazar proyectos existentes para mantener un margen de maniobra que le permitiese lanzar al menos algunas vías nuevas, por ejemplo hacia los nuevos Estados miembros. El nuevo PACT deberá procurar ante todo que se cubran esas necesidades.
16. La flexibilidad de las acciones piloto permite explicar el interés que presentan para el sector privado y las pequeñas y medianas empresas (PYME) del transporte⁽⁵⁾. El procedimiento propuesto se basa en el procedimiento actual: todos los agentes económicos, privados o públicos, incluidos los entes públicos, pueden presentar su proyecto directamente a la Comisión. Ésta, previa comprobación del acuerdo de los Estados directamente implicados, realiza un seguimiento de la propuesta. Una vez al año, un comité de expertos nacionales (comité de tipo II(a), en virtud de la Decisión del Consejo de 13 de julio de 1987), designados por los gobiernos de los quince Estados miembros, analiza los proyectos recibidos y se pronuncia al respecto. A continuación, la Comisión administra los proyectos que ha seleccionado y da cuenta anualmente al comité de la realización de los proyectos del año anterior. Como sucedía anteriormente, los expertos sólo tienen voz consultiva, aunque la Comisión, en principio, siempre ha atendido sus dictámenes. Ante el aumento de las solicitudes recibidas y la necesidad de repartir el gasto a lo largo del año, las propuestas se examinarán dos veces al año, en lugar de una sola vez. La ficha financiera prevé por tanto dos reuniones anuales.
17. Al permitir la difusión de técnicas y demostrar la viabilidad de vías a priori difíciles, las acciones piloto pueden convencer a los operadores renuentes y suscitar otros proyectos merced a un efecto "bola de nieve". Es por tanto esencial que se garantice una amplia difusión de los resultados de cada proyecto y una publicidad adecuada del programa. La Comisión ha procurado dar a conocer estas acciones e intensificará la información al público. Todos los informes deben ser públicos, salvo la parte relativa a los datos económicos amparados por el secreto comercial, y todos los proyectos deben estar abiertos, es decir, todos los posibles socios que deseen participar concretamente en un proyecto subvencionado por PACT podrán hacerlo en las mismas condiciones que los operadores que ya participan en el proyecto, *ceteris paribus*. Por último, y para no conceder un derecho de prioridad contrario a las normas sobre competencia, todos los proyectos de acción presentados que sean viables y compitan con proyectos que ya hayan sido lanzados deberán gozar de las mismas condiciones, lo que requiere un presupuesto suficiente para el programa general PACT.

⁽⁵⁾ De acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre pequeñas y medianas empresas C(96)261, deben cumplirse los siguientes criterios para que una empresa se considere pequeña o mediana:

- menos de 250 empleados,
- volumen de negocios anual inferior a 40 millones de ecus o balance anual inferior a 27 millones de ecus,
- el capital propiedad de una o varias empresas que no sean PYME no deberá superar el 25%.

18. En cuanto a las acciones subvencionables, la propuesta de Reglamento adjunta también se basa en las enseñanzas del programa PACT actual. Éste incluía la posibilidad de subvencionar al 100% los estudios preliminares sobre aspectos comunes a todos los proyectos. En realidad, habida cuenta del objetivo eminentemente práctico de las acciones piloto, esta posibilidad se ha aplicado cada vez menos conforme transcurría el tiempo, por lo que se ha suprimido en la presente propuesta.

Cabe recordar que se mantiene la posibilidad de realizar estos estudios en el marco general del presupuesto para estudios de la DG VII, de acuerdo con el procedimiento de concurso habitual⁽⁶⁾. En cambio, se han mantenido los estudios de viabilidad relativos a una vía piloto determinada, con una financiación máxima del 50%, para que los agentes económicos del sector intermodal participen en un proyecto desde su principio.

19. La parte más importante del programa sigue siendo la de las acciones innovadoras. En regla general, estas medidas pueden ser financiadas durante un período máximo de tres años. A modo de continuación de las acciones piloto que ya han sido realizadas, el nuevo PACT se propone mejorar la competitividad del transporte combinado patrocinando acciones piloto, lo que se plasmará asimismo en una política destinada a establecer un sistema de transporte intermodal más equilibrado que el actual. Por consiguiente, se propone que la ayuda comunitaria se conceda en forma de subvenciones para acciones innovadoras, limitadas temporalmente para poder restringir dicha asistencia a las inversiones iniciales y no subvencionar el funcionamiento en régimen normal. Asimismo, se propone una simplificación de los procedimientos de acceso al programa. El análisis de la relación entre el importe de las financiaciones y los beneficios para la colectividad en cuanto se refiere a seguridad, medio ambiente y desviación del tráfico constituirá un criterio esencial de evaluación de las propuestas y de su orden de prioridad, especialmente para una utilización óptima de los escasos recursos financieros.
20. En el antiguo programa PACT, las acciones innovadoras podían acogerse a una financiación máxima del 30%. Se optó por una definición abierta, ya que uno de los objetivos de dichas acciones piloto era comprobar las necesidades del mercado y la utilidad del programa. Los cuatro años de funcionamiento demuestran en realidad necesidades muy diversas, de las que se desprenden cuatro categorías principales de acciones que han obtenido ayuda financiera:
- (a) inversiones en material (ferroviario o de carretera, material especializado para el transporte combinado) y en equipo de transbordo en los terminales (pórticos, grúas fijas o móviles, etc.),
 - (b) desarrollo comercial de nuevas técnicas o tecnologías, especialmente si han sido experimentadas en los programas nacionales o europeos de investigación,
 - (c) participación en los costes de acceso a la infraestructura, siempre que dichas ayudas no superen el coste marginal de acceso a la infraestructura para el servicio de transporte combinado cubierto por la acción piloto,

⁽⁶⁾ Cabe observar que, en las acciones piloto actuales, a diferencia de otros estudios y medidas, los estudios financiados al 100% seguían estando sujetos a los procedimientos habituales de la Comisión, especialmente a la obligación de concurso.

(d) todas las medidas de logística y formación.

El Reglamento propuesto mantiene por tanto una gran flexibilidad de utilización. No obstante, se seguirán financiando medidas fijas, así como algunos costes variables de funcionamiento, con excepción de los salarios, el consumo energético y la cobertura de las pérdidas de explotación. Por último, se limitará el periodo de subvención. Los proyectos deberán haber alcanzado los resultados previstos y ser competitivos a más tardar al finalizar este plazo, para evitar tener que mantener servicios que carecen de justificación económica a largo plazo.

21. Si bien es cierto que el lanzamiento de un proyecto puede proporcionar información sobre las modificaciones que requiere la red, la construcción y ordenación de la red son competencia de la política de infraestructuras (redes transeuropeas), a la que se asignan otros recursos presupuestarios. Por consiguiente, se excluyen del ámbito de aplicación de PACT las medidas de construcción y ordenación de infraestructura⁽⁷⁾, así como la investigación, para la que existe un programa específico europeo en el sector de los transportes⁽⁸⁾, y que se sitúa en una fase anterior a la del programa PACT.
22. PACT se propone fomentar, a modo de alternativa al transporte exclusivo por carretera, servicios de transporte combinado competitivos tanto en calidad, como, a más largo plazo, en cuanto a precios se refiere. El programa PACT anterior abarcaba los modos de transporte interiores (ferrocarril/carretera/navegación interior); sólo incluía el transporte marítimo si éste constituía, para una región de la Comunidad, el único acceso posible al resto del territorio comunitario. En un afán de fomentar la intermodalidad, el nuevo Reglamento amplía las categorías de acciones subvencionables para incluir la navegación marítima de corta distancia, siempre que se cumpla el objetivo de PACT, que consiste en ofrecer alternativas al transporte por carretera.
23. El programa PACT anterior disponía de presupuestos que oscilaban entre 2 y 5 millones de ecus. Se propone un incremento de este presupuesto por los siguientes motivos:
 - En los últimos tiempos, las propuestas de proyectos que optan a financiación PACT proceden cada vez más de empresas no tradicionales, es decir, de operadores de transporte que han accedido recientemente al mercado del transporte combinado, e incluso de sociedades que se crean para satisfacer estas nuevas necesidades. Es obvio que esta tendencia seguirá aumentando en los próximos tres años, habida cuenta de la apertura del acceso a las redes ferroviarias que establece la Directiva 91/440/CEE. Ahora bien, una de las consecuencias será la necesidad de aumentar sustancialmente la asignación financiera del nuevo PACT.

⁽⁷⁾ Estas medidas de construcción y ordenación de infraestructura se incluyen en el Reglamento del Consejo (CE) nº 2236/95, de 18 de septiembre de 1995 - DO nº L 228, de 23.9.1995, p. 1.

⁽⁸⁾ Decisión 94/914/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1994, por la que se adopta un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico, incluida la demostración, en el sector del transporte (1994-1998) - DO nº L 361 de 31.12.1994.

- Además, la obsolescencia de gran parte del parque de vagones intermodales y la participación cada vez menor de las empresas ferroviarias nacionales en las inversiones en material suponen mayores necesidades de los operadores intermodales en vagones especializados para satisfacer el crecimiento potencial del tráfico. El aumento presupuestario debería permitir acelerar la introducción en el mercado de nuevas técnicas de material rodante y de transbordo elaboradas en el Cuarto Programa Marco de investigación (1994-1998), especialmente en el programa específico europeo de investigación, desarrollo tecnológico y demostración en el sector del transporte⁽⁹⁾.

24. Como el PACT anterior, el programa nuevo autoriza proyectos fuera del territorio comunitario, incluso con la participación de empresas que no estén instaladas en dicho territorio, siempre que en la vía considerada se registre un tráfico importante con destino a la Comunidad o procedente de la misma y siempre que la empresa beneficiaria ofrezca garantías suficientes de respetabilidad y solvencia.
25. Por lo que se refiere al control, el Reglamento propuesto, si bien mantiene las características del sistema actual, añade algunas salvaguardias. El principio consiste en facilitar el acceso al programa (que debe dirigirse a todos los operadores, incluidas las PYME) y de controlar con criterios estrictos su aplicación. De hecho, el procedimiento de solicitud se ha simplificado al máximo y se han hecho y harán esfuerzos considerables en materia de publicidad y transparencia del programa. En cambio, en cuanto se inicia un proyecto, la Comisión controla su realización al menos una vez cada seis meses y no liquida los gastos sin el comprobante de que las actividades correspondientes han concluido. Por último, la propuesta establece un límite de validez para el programa, con el fin de evitar la creación de un apoyo permanente. El objetivo general de esta acción es contribuir a una mayor utilización del transporte combinado. Al final del período de cinco años que establece el Reglamento, deberá examinarse si el programa ha cumplido este objetivo.

C. DESAFÍOS FUTUROS

26. Uno de los objetivos de la política intermodal europea consiste en compensar la desventaja comercial que está sufriendo el transporte combinado por el hecho de que no se tienen suficientemente en cuenta los costes sociales en los precios del transporte, en un largo proceso que debería incluir la vuelta a una integración del coste real del transporte. Las medidas previstas en el programa PACT y que aquí se proponen sólo son uno de los instrumentos posibles. Otra posibilidad sería crear un instrumento análogo a escala nacional. La Comisión ha iniciado una revisión general de los principios y de las directrices que regulan la concesión de ayudas públicas al transporte y está reflexionando sobre posibles acciones en el sector del transporte combinado.
27. Una primera reflexión se refiere a la legitimidad de considerar ayudas estatales las financiaciones de infraestructuras ferroviarias o de transporte combinado. Este tema debe ser planteado, habida cuenta del principio de libre acceso a la red ferroviaria que

⁽⁹⁾ Decisión 94/914/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1994, por la que se adopta un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico, incluida la demostración, en el sector del transporte (1994-1998) - DO n° L 361 de 31.12.1994.

establece la Directiva 91/440/CEE⁽¹⁰⁾. También podría plantearse en lo que se refiere a los terminales intermodales, cuando son propiedad de una empresa privada, siempre que se les aplique el mismo principio de libre acceso.

28. Otro aspecto que conviene examinar en lo que se refiere a las ayudas estatales es el coste de acceso a la infraestructura ferroviaria. De una forma similar a la que aquí se propone, la concesión de subvenciones públicas, nacionales y no ya comunitarias, para el canon de acceso a la infraestructura ferroviaria, está siendo estudiada a modo de compensación de la desventaja que representa, para el transporte ferroviario (y, por ende, para el transporte combinado ferrocarril/carretera) el hecho de no tener suficientemente en cuenta, en muchos casos, los costes sociales en los precios del transporte por carretera. Esta solución sólo es aceptable si el importe de la ayuda no supera la compensación exacta de dicha desventaja.
29. Por último, también ha llegado el momento de estudiar el problema de las travesías de macizos montañosos. Algunas carreteras transcurren por zonas sensibles en términos ecológicos de los Alpes o de los Pirineos. Con los precios actuales del transporte por carretera, no pueden competir en ellas las líneas ferroviarias, dado que las condiciones geológicas incrementan los precios. En este caso específico, ante las importantes limitaciones ambientales y de seguridad, convendría fomentar más estos transportes. Se plantea por tanto el tema de las ayudas estatales para los costes de explotación en casos extremos. En determinadas circunstancias, podría dar lugar a una modificación de las normas comunitarias sobre ayudas estatales en el sector del transporte.
30. Otro ámbito en el que las ayudas comunitarias y estatales podrían resultar necesarias es el de las inversiones en material de transporte combinado. En efecto, el material específico (contenedores, cajas móviles, semirremolques de plataforma) para el transporte intermodal no puede reutilizarse en el transporte por carretera en caso de problema, o supone unos costes prohibitivos, por lo que muchas empresas sencillamente no disponen de capacidad financiera suficiente para asumir semejante riesgo. Se está estudiando la posibilidad de revisar el régimen fiscal aplicable a este material.
31. También es necesario intensificar las medidas de investigación y desarrollo. En efecto, el programa PACT ha demostrado que las nuevas técnicas requieren ayuda financiera para poder aplicarse al transporte combinado, ya que, con excepción de las grandes redes ferroviarias, las empresas del sector no tienen ni las dimensiones ni los recursos adaptados para dedicarse en solitario a esta actividad. Además del Cuarto Programa Marco, que ya se ha mencionado en el apartado 23, la Comisión ha creado grupos operativos ("task forces") de investigación y desarrollo: uno de ellos, sobre intermodalidad (SEC(95) 1824), propone la consolidación de algunos temas de investigación relacionados con este sector de actividad (COM(96) 12) y contempla la posibilidad de elaborar una comunicación sobre el marco medioambiental para el transporte de mercancías por carretera, como ya anunció la Comisión en su programa de acción sobre los transportes⁽¹¹⁾. Estos esfuerzos han de mantenerse. El nuevo PACT que

⁽¹⁰⁾ Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios - DO nº L 237 de 24.8.1991.

⁽¹¹⁾ COM(95) 302.

aquí se propone se articula en sinergia con todas estas medidas, ya que permitirá ampliar, con nuevos medios financieros, el efecto de estos programas, mediante la ayuda a la fase posterior de comercialización y de comprobación de la viabilidad comercial.

32. Por último, es preciso observar la situación fuera de la Unión. La apertura del telón de acero ha modificado los flujos comerciales y ha supuesto un aumento del tráfico hacia el este que está saturando cada vez más las redes de los países de Europa central y oriental. Los PECO tienen que hacer frente a una serie de deficiencias, en una situación que requiere el desarrollo urgente de modos de transporte alternativos: no disponen o apenas disponen de material intermodal (tanto de transbordo como de transporte), cuentan con escasas capacidades financieras para invertir y se hallan ante un mercado del transporte muy disperso, con estructuras ferroviarias rígidas e insuficientemente eficaces. El desarrollo de vías intermodales es una de las respuestas, pero la creación de infraestructuras debe ir acompañada de medidas que favorezcan su utilización. En este sentido, la experiencia de PACT en la Unión Europea constituye un buen ejemplo de las posibilidades actuales. El programa PACT actual ya ha financiado acciones relacionadas con rutas de la Comunidad a los países de Europa Oriental (véase el punto 12) y el Reglamento que aquí se propone también ofrecerá esa posibilidad. Además, la Comisión está estudiando la posibilidad de fomentar el transporte combinado en Europa Central y Oriental (por ejemplo, conexiones Este/Este), así como los instrumentos adecuados para su aplicación. La Comisión elaborará un informe sobre las medidas que requieren los países de Europa Central y Oriental y sobre las acciones con una mejor relación coste/eficacia. Si procede, la Comisión presentará propuestas antes de finales de 1996.

Para garantizar una movilidad duradera y crear un sistema de transporte eficaz, la Unión debe acentuar su esfuerzo en favor de la intermodalidad en el transporte de mercancías. Dado que la elección del modo de transporte debe quedar al arbitrio de los usuarios, es vital permanecer a la escucha de los operadores y ofrecerles los medios adecuados para que opten cada vez más por el transporte combinado, eliminando todos los obstáculos, no sólo jurídicos sino también económicos, que desfavorecen a los modos de transporte menos perjudiciales para el medio ambiente. El éxito de esta política, cada vez más crucial, dependerá de la capacidad de la Unión a la hora de convencer y apoyar a los agentes económicos en esta evolución y de desarrollar un programa global y coherente de acciones en favor de la intermodalidad, que tenga en cuenta a nuestros vecinos y los asocie al programa.

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

**relativo a la concesión de ayudas financieras comunitarias a acciones en favor del
transporte combinado de mercancías**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Objetivo general de la propuesta

1. El objetivo general de la propuesta es prolongar y ampliar el dispositivo actual de ayudas financieras a acciones piloto en materia de transporte combinado (PACT⁽¹⁾). El programa PACT se inauguró en 1992, para un período de cinco años y de forma experimental. Tras cuatro años de funcionamiento, la propuesta actual transforma estas acciones piloto en un programa con una duración de cinco años a partir de 1997. La propuesta incrementa las posibilidades de recursos presupuestarios, ya que el programa accede a la fase de pleno funcionamiento.
2. En su Resolución de 30 de octubre de 1990⁽²⁾ relativa al establecimiento de una red transeuropea de transporte combinado, el Consejo afirmó la necesidad de una gestión eficaz de los recursos comunitarios en materia de transporte, que se ajustara a los requisitos de protección del medio ambiente, lo que supone fomentar el recurso al transporte combinado. Suele admitirse que los precios del transporte, en los distintos modos de transporte, no reflejan plenamente los costes sociales de los trayectos individuales en lo que se refiere a protección del medio ambiente, seguridad de usuarios y terceros y congestión. Esta situación constituye un perjuicio grave para el transporte combinado, lo que pone de manifiesto la necesidad de una compensación, por medio de una ayuda al sector que le permita mejorar sus resultados, especialmente en materia de organización y logística.
3. Ante esta situación, la Comisión decidió lanzar en 1992 el programa PACT. La propuesta que aquí se presenta mantiene las orientaciones de las acciones piloto actuales e introduce las siguientes modificaciones: ampliación del ámbito de aplicación geográfico al transporte marítimo; ligera modificación del objeto de las subvenciones, a la luz de la experiencia adquirida en los últimos cuatro años, ya que se suprime la posibilidad de subvencionar estudios al 100% y se determina mejor la base de las acciones innovadoras que pueden acogerse a una financiación del 30%. Se mejoran los procedimientos de selección y seguimiento de los proyectos y se establece un marco de evaluación más adecuado.
4. Por último, cabe subrayar que el objeto del desarrollo del transporte combinado es estimular la transferencia de tráfico, actual o potencial, de la carretera a modos de transporte menos perjudiciales para el medio ambiente, como son el ferrocarril, las vías navegables y el transporte marítimo. El programa presentado contribuye asimismo a reducir los perjuicios en materia de utilización de recursos naturales, contaminación de la atmósfera, del agua y de la tierra, así como de la salud y seguridad de las personas. Por otra parte, el programa contribuye a un desarrollo duradero del territorio europeo, ya que favorecerá la integración de las regiones periféricas en Europa mediante el fomento del transporte combinado.

⁽¹⁾ PACT: Pilot Actions for Combined Transport. Decisión 93/45/CEE de la Comisión, de 22 de diciembre de 1992, relativa a la concesión de ayudas económicas a acciones piloto en materia de transporte combinado - DO n° L 16 de 25.1.1993, p. 55.

⁽²⁾ Nota de la Secretaría General del Consejo n° 9832/90 de 12 de noviembre de 1990.

5. Las acciones de la Comunidad previstas en esta propuesta pueden analizarse en lo que se refiere a subsidiariedad contestando a cuatro preguntas fundamentales.

a) ¿Cuáles son los objetivos del programa con respecto a las obligaciones de la Comunidad?

La Unión ha de establecer y garantizar un sistema de transporte de mercancías eficaz y capaz de satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios. El transporte combinado desempeña un papel fundamental en este sistema, ya que permite una utilización más eficaz del mismo. No obstante, su desarrollo se ve fuertemente obstaculizado por los motivos mencionados anteriormente. A corto plazo, estos problemas sólo pueden solventarse mediante mecanismos de apoyo financiero.

La Comisión creó este dispositivo con carácter experimental en 1992. El objeto del programa previsto es transformar este instrumento en una herramienta más estable, con la introducción de las modificaciones necesarias a la luz de la experiencia de los últimos cuatro años.

b) La presente propuesta, ¿es competencia exclusiva de la Comunidad o una competencia compartida con los Estados miembros?

El programa se refiere al desarrollo del transporte combinado a escala europea y abarcará principalmente vías internacionales, por lo que el nivel europeo parece ser el más adecuado. Esta propuesta se presenta con arreglo al artículo 75 del Tratado y es por tanto competencia exclusiva de la Comunidad.

c) ¿De qué medios de acción dispone la Comunidad?

La Comunidad ya dispone de dispositivos de ayuda para la infraestructura (redes transeuropeas) (Reglamento 2236/95 del Consejo) y para la investigación (Decisión 94/914/CE del Consejo). El dispositivo propuesto es un complemento de los anteriores: en efecto, excluye las medidas de infraestructura, pero debe referirse de forma prioritaria a vías situadas en la red transeuropea de transporte combinado; no puede apoyar los proyectos de investigación pero, en cambio, interviene en la fase posterior, es decir, en la primera explotación comercial de tecnologías que ya hayan sido experimentadas técnicamente, especialmente en las actividades comunitarias de investigación y desarrollo del Cuarto Programa Marco (1994-1998)⁽³⁾. El dispositivo propuesto representa un complemento que puede crear sinergias con los instrumentos comunitarios existentes.

⁽³⁾ Especialmente en el marco del Grupo Operativo sobre Intermodalidad o del programa específico de investigación y desarrollo tecnológico, incluida la demostración, en el sector del transporte (1994-1998) que establece la Decisión 94/914/CEE del Consejo, de 15 de diciembre de 1994 - DO nº L 361 de 31.12.1994, y del Grupo Operativo sobre Investigación e Industria: Intermodalidad e Interoperabilidad de los transportes (SEC(95)1824).

d) ¿Es necesario un Reglamento uniforme o sería suficiente una Directiva?

El Reglamento es la mejor solución cuando se trata de ayudas financieras comunitarias cuya gestión incumbe exclusivamente a la Comisión.

Observaciones al articulado

1. El artículo 1 define los objetivos generales y específicos de las acciones financiadas con arreglo al Reglamento propuesto.
2. El artículo 2 expone las definiciones de los términos empleados en el Reglamento y delimita su ámbito de aplicación. Los proyectos con inicio o final fuera del territorio de la Comunidad también podrán tenerse en cuenta si puede demostrarse que presentan un interés comunitario.
3. El artículo 3 establece las condiciones de admisión de las propuestas. Podrán acogerse a ayuda las medidas destinadas a cumplir los objetivos específicos del Reglamento. El objeto de estas medidas deberá ser el incremento de la competitividad del transporte combinado, tanto en lo que se refiere al precio como a la calidad del servicio en comparación con el transporte por carretera, el fomento del uso de tecnologías avanzadas en el transporte combinado o la mejora del acceso al transporte combinado de las empresas, cualquiera que sea su tamaño.

Las propuestas sólo podrán acogerse a subvención con el consentimiento de los Estados en cuyo territorio se sitúe la acción.

4. El artículo 4 determina las normas que regulan el alcance de la ayuda financiera; ésta puede referirse a estudios de viabilidad en una vía o a acciones innovadoras, es decir, a inversiones específicas y a determinados costes variables de funcionamiento, con exclusión de los gastos de personal, de energía y la cobertura de pérdidas. El Reglamento cubre la inversión en material de transporte combinado, para el acceso a las infraestructuras del transporte ferroviario o por vías navegables, para la explotación comercial de técnicas, tecnologías o material previamente experimentados y validados y para acciones de logística, formación de personal y publicidad del programa.

El artículo 4 define asimismo los porcentajes máximos de la ayuda comunitaria. Permite asimismo a los Estados miembros, siempre que se cumpla la normativa comunitaria pertinente, especialmente los artículos 77, 92 y 93 del Tratado y los correspondientes textos de aplicación⁽⁴⁾, aportar ayuda económica a medidas que ya se hayan acogido a ayuda con arreglo al presente programa comunitario.

5. El artículo 5 detalla el procedimiento de presentación de ofertas, que se basa en tres principios:
 - facilitar el acceso al programa, para que puedan participar las pequeñas y medianas empresas,

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) nº 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable - DO nº L 130 de 15.6.1970.

- garantizar una igualdad de trato de los expedientes, especificando su contenido y su presentación.
 - facilitar a la comisión la información suficiente para que seleccione tan sólo los proyectos que contribuyan a alcanzar los objetivos del programa PACT.
6. El artículo 6 establece el procedimiento y los criterios de selección para la concesión de ayudas financieras.
 7. El artículo 7 se refiere al procedimiento decisorio. Se crea un comité consultivo de expertos nacionales cuyo funcionamiento regula la variante a) del procedimiento II artículo 2 de la Decisión del Consejo de 13 de julio de 1987 por la que se establecen las modalidades del ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁽⁵⁾.
 8. El artículo 8 se refiere a las disposiciones financieras.
 9. El artículo 9 establece disposiciones de control financiero de las acciones lanzadas.
 10. El artículo 10 se refiere al seguimiento y a la evaluación de los proyectos.
 11. El artículo 11 impone a la Comisión la obligación de redactar, transcurridos dos años de la entrada en vigor del Reglamento, un informe sobre los resultados del programa, dirigido al Parlamento, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Este artículo también establece que el programa se evaluará de acuerdo con los principios de evaluación de la Comisión.
 12. El artículo 12 impone a los beneficiarios del programa la obligación de dar toda la publicidad posible a las intervenciones de la Comunidad.
 13. El artículo 13 establece en el 31 de diciembre del año 2001 la fecha límite de validez del programa.
 14. El artículo 14 se refiere a la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

⁽⁵⁾ Decisión 87/373/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1987 - DO n° L 197 de 18.7.1987.

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

relativo a la concesión de ayudas financieras comunitarias a acciones en favor del transporte combinado de mercancías

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

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

En cooperación con el Parlamento Europeo⁽³⁾,

Considerando que la situación actual y la evolución prevista del sistema de transporte en la Comunidad exige la mejor utilización posible de los recursos comunitarios en materia de transporte, respetando las exigencias de protección medioambiental; que dicha gestión implica que se favorezca el recurso al transporte combinado, como manifestó el Consejo en su Resolución de 30 de octubre de 1990 relativa al establecimiento de una red europea de transporte combinado;

Considerando que es oportuno completar la realización de la red de transporte combinado con medidas comunitarias relativas a la organización de cadenas de transporte combinado;

Considerando que, a raíz de la Resolución del Consejo de 30 de octubre de 1990, la Comisión, por la Decisión 93/45/CEE⁽⁴⁾ estableció para un período de cinco años, un dispositivo experimental de concesión de ayudas financieras a acciones piloto en favor del transporte combinado; que dicho dispositivo concluye el 31 de diciembre de 1996;

Considerando, por tanto, que se ha demostrado la utilidad de una acción de la Comunidad en este ámbito y que conviene transformar este dispositivo experimental en un dispositivo que integre los resultados de la experiencia adquirida desde 1992 y constituya un marco para las acciones de interés comunitario en materia de transporte combinado de mercancías;

Considerando que la finalidad de esas acciones es fomentar los beneficios para la colectividad del transporte combinado, en términos de reducción de la congestión, mejora de la seguridad y, en especial de repeto del medio ambiente, lo que contribuirá a un desarrollo sostenible de las regiones europeas;

(1)

(2)

(3)

(4) DO n° L 16, de 25.1.1993, p. 55.

Considerando que el objetivo final de esas acciones es contribuir al desarrollo de un sistema europeo de transporte eficaz, apoyando la oferta de alternativas al transporte por carretera de largo recorrido que sean aceptables para el mercado; que, por tanto, el efecto de las acciones apoyadas por este programa no debe ser la reintroducción de trayectos por carretera;

Considerando que estas acciones se refieren al transporte combinado comunitario, incluso fuera del territorio de la Comunidad, y que es, por tanto, necesario poder tener en cuenta vías situadas parcialmente fuera de este territorio, siempre que se demuestre el interés comunitario en lo que al volumen de tráfico se refiere;

Considerando que estas acciones, de conformidad con el principio de libre elección del modo de transporte, incluyen medidas de ayuda financiera para inversión en material de transporte combinado, para el acceso a las infraestructuras del transporte ferroviario o por vías navegables, para la explotación comercial de técnicas, tecnologías o material previamente experimentados y validados y para proyectos relativos a logística, formación de personal y publicidad de las acciones, con exclusión de la financiación de proyectos de construcción o desarrollo de infraestructuras de transporte o de proyectos de investigación tecnológica, ya sean estudios de viabilidad o contribuciones financieras a medidas de innovación con el fin de mejorar la competitividad del transporte combinado;

Considerando, no obstante, que la base de las ayudas financieras a que se refiere el presente Reglamento es distinta de la contemplada en el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas⁽⁵⁾, así como de la mencionada en la Decisión 94/914/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1994, por la que se adopta un programa específico de investigación y desarrollo tecnológico, incluida la demostración, en el sector del transporte (1994-1998)⁽⁶⁾; que es, por tanto, posible autorizar financiaciones relativas a medidas distintas pero que estén relacionadas con la misma vía piloto, ya que permitirá crear sinergias útiles; que, por consiguiente, estas ayudas comunitarias pueden representar un apoyo complementario a las actividades comunitarias de investigación y realización de las redes transeuropeas;

Considerando asimismo que, habida cuenta del interés europeo de los proyectos seleccionados y del control permanente realizado por la Comisión, los Estados miembros pueden conceder ayudas financieras a las medidas incluidas en una acción, siempre que se observen los artículos 77, 92 y 93 del Tratado y la legislación pertinente;

Considerando que las ayudas financieras se deben prestar durante un periodo de tiempo limitado y han de constituir un incentivo especial que mueva a los operadores a desarrollar estos servicios;

Considerando que conviene supervisar periódicamente la aplicación del presente Reglamento y que la Comisión debe presentar, dos años después de su entrada en vigor, un informe al respecto, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones;

⁽⁵⁾ DO nº L 228 de 23.9.1995, p. 1.

⁽⁶⁾ DO nº L 361 de 31.12.1994, p. 56.

Considerando que el objetivo de las acciones a que se refiere el presente Reglamento es facilitar el proyecto de transporte combinado en la fase inicial, y que, por lo tanto, la duración de dichas acciones ha de ser limitada,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1 **Objeto**

El presente Reglamento define las condiciones, modalidades y procedimientos de concesión de ayudas financieras comunitarias a proyectos que contribuyan a una mayor utilización del transporte combinado mediante:

- a) el incremento de la competitividad del transporte combinado, tanto en lo que se refiere al precio como a la calidad del servicio en comparación con el transporte por carretera,
- b) el fomento del uso de tecnologías avanzadas en el transporte combinado o
- c) la mejora del acceso al transporte combinado de las empresas, cualquiera que sea su tamaño.

Artículo 2 **Definiciones**

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - a) *material de transporte intermodal*: un contenedor, una plataforma, una caja móvil o un vehículo; sin embargo, el término no incluirá los buques de navegación interior o marítima;
 - b) *transporte combinado*: cualquier transporte de mercancías entre Estados miembros realizado por un mismo material de transporte intermodal, sin descarga de la mercancía fuera de dicho material durante el trayecto total, que utilice al menos dos modos de transporte distintos, entre la carretera, el ferrocarril, las vías navegables y el mar, y cuyos recorridos por carretera sean lo más cortos posibles;
 - c) *operador*: cualquier empresa que preste servicios de transporte combinado, con su propio material o con un material arrendado durante todo el servicio o parte del mismo, pero recurra a una empresa distinta para el transporte ferroviario, marítimo o por vía navegable.
2. En el territorio de la Comunidad, las acciones de transporte combinado se referirán de forma prioritaria a corredores de transporte combinado internacionales especificadas en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽⁷⁾. El corredor en el que se lleven a cabo una o varias acciones de transporte combinado a que se refiere el presente Reglamento se denominará vía piloto.

⁽⁷⁾ DO n° L 228 de 9.9.1996, p. 1.

Estas acciones podrán incluir asimismo líneas de transporte combinado fuera del territorio de la Comunidad, cuando la importancia del tráfico con destino a la Comunidad o procedente de ésta así lo justifique.

Artículo 3

Acciones que pueden ser objeto de ayuda

1. Podrán ser objeto de ayuda financiera comunitaria las acciones de transporte combinado en vías piloto, existentes o por crear, destinadas a experimentar medidas con miras a alcanzar los objetivos enumerados en el artículo 1.
2. Todas las solicitudes de acción deberán ser autorizadas por los Estados miembros en cuyo territorio esté situada la vía de transporte combinado a que se refiera la acción.
3. A partir del 27 de junio de 1997, no podrán ser objeto de ayuda financiera comunitaria las medidas destinadas a cubrir los gastos de acceso a la infraestructura ferroviaria o de tracción ferroviaria si la empresa ferroviaria correspondiente no es titular de la licencia a que se refiere el artículo 2 de la Directiva 95/18/CE del Consejo⁽⁸⁾.
4. No podrán ser objeto de la ayuda financiera comunitaria para las medidas innovadoras a que se refieren las letras a), b) y c) del apartado 2 del artículo 4 del presente Reglamento los administradores de la infraestructura definidas en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo⁽⁹⁾ y las empresas ferroviarias definidas en el artículo 3 de dicha Directiva, con excepción de las empresas previstas en el apartado 2 del artículo 10 de dicha Directiva.

Artículo 4

Alcance de la ayuda financiera comunitaria

1. La ayuda financiera podrá incluir:
 - a) estudios de viabilidad de una vía piloto concreta,
 - b) medidas innovadoras, es decir, inversiones específicas y algunos costes de funcionamiento variables, con exclusión de las medidas relacionadas con gastos de personal, consumo de energía y cobertura de pérdidas financieras.
2. La ayuda financiera quedará limitada al 50% para los estudios de viabilidad y al 30% para medidas innovadoras. Éstas deberán consistir principalmente en:
 - (a) inversión en material de transporte intermodal, siempre que los beneficiarios de la acción se comprometan a mantener dicho material en la vía durante un periodo mínimo de cinco años;
 - (b) inversión en equipos de transbordo para cualquier tipo de transporte;

⁽⁸⁾ DO n° L 143 de 27.6.1995, p. 70.

⁽⁹⁾ DO n° L 237 de 24.8.1991, p. 25.

- (c) participación en los costes de acceso a las infraestructuras ferroviarias o de navegación interior;
 - (d) explotación comercial de técnicas, tecnologías o material previamente experimentados y validados en el marco de programas de investigación europeos, incluido en el sector telemático;
 - (e) medidas de logística, formación de personal y publicidad de las acciones a que se refiere el presente Reglamento.
3. Los Estados miembros podrán conceder a los beneficiarios de la ayuda financiera comunitaria financiación para estas mismas acciones, siempre que se observan los artículos 77, 92 y 93 del Tratado y la normativa comunitaria en materia de ayudas estatales y contratación pública.

Artículo 5

Presentación de proyectos

1. Los proyectos de acción de transporte combinado podrán ser presentados a la Comisión por un Estado miembro o por una empresa privada o pública, establecida dentro o fuera de la Comunidad. Podrán asimismo ser presentados conjuntamente por varios Estados o empresas.
2. En la presentación se describirá el proyecto, teniendo en cuenta los elementos siguientes:
 - a) Tipo de proyecto
 - Proyecto innovador
 - Estudio de viabilidad (incluidos el objetivo, los métodos y el coste del estudio)
 - b) Descripción del proyecto
 - Modos y operadores participantes
 - Motivo del proyecto previsto (solicitud de clientes, congestión, mercado potencial, región alejada, etc.)
 - Características innovadoras con respecto a la situación actual
 - Intensidad y tipo de cooperación
 - Duración del proyecto
 - Necesidad de ayuda (otras ayudas concedidas o previstas, recursos financieros de los solicitantes, etc.)
 - Importe de la ayuda solicitada, en ecus
 - c) Vía/eje del proyecto
 - Importancia de la vía para la economía comunitaria (volumen transportado por los distintos modos; potencial futuro)
 - Importancia de la vía para la política de transportes comunitaria (inclusión de la ruta piloto en la red transeuropea de transporte combinado de la Comunidad, importancia de la vía piloto habida cuenta de los principales corredores de transporte multimodal en terceros países)
 - Condiciones de mercado (servicios o tecnologías disponibles, considerando también otros modos de transporte);

- d) Tipo de ayuda comunitaria solicitada, de conformidad con el apartado 2 del artículo 4.
3. En la presentación, los solicitantes definirán los objetivos de su proyectos y los medios para alcanzarlos. La presentación deberá incluir todos los elementos necesarios para que la Comisión pueda efectuar su selección con arreglo a los apartados 1 y 4 del artículo 6.
4. Para permitir la evaluación, cada solicitud de acción de transporte combinado deberá incluir, además de los elementos indicados en los apartados 2 y 3:
- a) una carta de intenciones de los autores del proyecto, con el compromiso de los solicitantes de llevar a cabo el proyecto si se concede la ayuda financiera solicitada,
 - b) un anexo financiero en el que figuren el desglose de las medidas con su coste en ecus y todos los demás recursos previstos para financiar el proyecto,
 - c) un anexo con la lista de participantes en el proyecto e indicación de su estatuto jurídico y de su capacidad financiera.
5. Una vez recibida la solicitud, la Comisión comprobará si puede beneficiarse de la ayuda con arreglo a lo dispuesto en los artículos 2, 3 y 4.

Artículo 6

Selección de proyectos - Concesión de la ayuda financiera

1. Las decisiones relativas a la concesión de ayudas financieras en virtud del presente Reglamento se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 7. Se basarán en un proceso de selección que determinará si el proyecto contribuye a una mayor utilización del transporte combinado.
2. La Comisión evaluará si el proyecto puede cumplir los objetivos establecidos en el apartado 3 del artículo 5 y si cumple los objetivos generales y específicos fijados en el artículo 1. Para ello, la Comisión tendrá ante todo en cuenta los criterios que se indican en los apartados 3 y 4, del presente artículo.
3. Al evaluar si el proyecto puede alcanzar sus objetivos, se tendrán especialmente en cuenta los siguientes indicadores, que se compararán con las estimaciones de los solicitantes:
 - a) los usuarios potenciales del transporte combinado;
 - b) precio y prestaciones del servicio (accesibilidad, fiabilidad, tiempo ganado) en comparación con el transporte por carretera u otros servicios (en el momento de la presentación y después de la ejecución del proyecto);
 - c) ingresos previstos;
 - d) factores de coste (especialmente, elementos para evaluar el coste marginal del acceso a la infraestructura, sobre todo ferroviaria, para el servicio cubierto por la acción piloto, y cualquier información adicional que permita apreciar si se justifica una ayuda para los costes de infraestructura);

- e) calendario de viabilidad.
- 4. Al evaluar si el proyecto puede alcanzar los objetivos de la política comunitaria de transportes, se tendrán especialmente en cuenta los siguientes indicadores:
 - a) previsión de desviación del tráfico (en porcentaje del tráfico total en la ruta/eje);
 - b) efectos en otros servicios de transporte en el mercado de referencia y posibilidades de acceso de nuevos operadores;
 - c) pertinencia de los resultados del proyecto para otras empresas/ejes/participantes en el mercado
 - d) beneficios para el medio ambiente y la seguridad con respecto a la situación actual.
- 5. La Comisión velará asimismo por que la presentación respete las condiciones complementarias que establece el Reglamento, es decir:
 - a) acuerdo de los Estados en cuyos territorios se realice la acción;
 - b) exclusión de las medidas de infraestructura;
 - c) exclusión de las medidas de investigación;
 - d) garantía de que, a partir del 27 de junio de 1997, las compañías ferroviarias que participen en el proyecto sean titulares de la licencia a que se refiere la letra b) del artículo 2 de la Directiva 95/18/CE.
- 6. Las modalidades de evaluación y seguimiento a que se refiere el artículo 10 se determinarán en las decisiones previstas en el apartado 1 del presente artículo.
- 7. Los destinatarios de dichas decisiones serán los beneficiarios y los Estados miembros en cuyo territorio esté situada la vía de transporte combinado.

Artículo 7 **Comité**

La Comisión estará asistida por el Comité creado de conformidad con el apartado 2 del artículo 17 del Reglamento (CE) n° 2236/95, en la composición correspondiente al sector de los transportes.

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para la adopción de aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. En el momento de la votación en el seno del Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán en la forma prevista en el citado artículo. El presidente no tomará parte en la votación.

La Comisión adoptará medidas que serán inmediatamente aplicables. No obstante, cuando no sean conformes al dictamen emitido por el comité, la Comisión comunicará inmediatamente dichas medidas al Consejo.

La Comisión podrá aplazar la aplicación de las medidas que haya decidido durante un período no superior a un mes a partir de la fecha de dicha comunicación.

El Consejo, por mayoría cualificada, podrá tomar una decisión diferente dentro del plazo previsto en el párrafo precedente.

Artículo 8

Disposiciones financieras

1. Podrán ser objeto de ayuda financiera los gastos relativos a la realización de acciones efectuados por los beneficiarios o por terceros encargados de su ejecución.
2. No serán objeto de ayuda financiera los gastos efectuados con anterioridad a la fecha de recepción de la solicitud de ayuda por la Comisión.
3. Los compromisos y los pagos se expresarán y abonarán en ecus.
4. Por regla general, los pagos se efectuarán en forma de anticipos y de un pago final. El primer anticipo se abonará una vez aprobada la solicitud de ayuda financiera. Los pagos posteriores se efectuarán previa solicitud y teniendo en cuenta los progresos efectuados en la realización del proyecto.
5. La Comisión efectuará el pago final previa aprobación de un informe de actividad relativo al estudio u otras medidas, presentado por el beneficiario y en el que figuren todos los gastos efectivamente realizados.

Artículo 9

Control financiero

1. Sin perjuicio de los controles efectuados por los Estados miembros, de conformidad con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales, y sin perjuicio de las disposiciones del artículo 188 A del Tratado y de cualquier control efectuado con arreglo a la letra c) del artículo 209 del Tratado, funcionarios o agentes de la Comisión podrán controlar in situ, especialmente mediante sondeo, las acciones financiadas.
2. Si la realización de una acción no parece justificar una parte o la totalidad de la ayuda financiera concedida, la Comisión examinará convenientemente el caso.
3. Tras el examen a que se refiere el apartado 2, la Comisión podrá reducir, suspender o suprimir la ayuda financiera para la acción considerada si se confirmara la existencia de irregularidades o el incumplimiento de alguna de las condiciones indicadas en la decisión de concesión de la ayuda, especialmente si se trata de una modificación importante que afecte a la naturaleza o a las condiciones de ejecución de la acción para la que no se haya solicitado la aprobación de la Comisión.

Artículo 10

Seguimiento y evaluación

1. La Comisión vigilará la ejecución de los proyectos durante y después de su realización. A tal fin, recurrirá también, si procede, a expertos externos. La Comisión determinará el calendario del seguimiento tras la realización del proyecto en la decisión a que se refiere el artículo 6, teniendo en cuenta las circunstancias específicas del proyecto. Tras la ejecución del proyecto y antes del pago final, la Comisión procederá a una evaluación del mismo.
2. Se reservará para un seguimiento y una evaluación independientes hasta un 1% del presupuesto previsto en el presente Reglamento.

Artículo 11

Informe

A los dos años de entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe sobre las actividades realizadas en virtud del presente Reglamento. La Comisión tendrá en cuenta en la mayor medida posible las observaciones formuladas al respecto por las demás instituciones.

La aplicación del presente Reglamento se evaluará de conformidad con los principios de evaluación de la Comisión. Deberá disponerse de los resultados de dicha evaluación antes del 1 de octubre del año 2001.

Artículo 12

Publicidad

Los beneficiarios velarán por que se dé una publicidad adecuada a las ayudas concedidas en virtud del presente Reglamento, a fin de dar a conocer a la opinión pública el papel desempeñado por la Comunidad en la realización de los proyectos. Consultarán a la Comisión sobre el modo de proceder al respecto.

Artículo 13

Duración

La concesión de ayuda financiera en favor del transporte combinado a que se refiere el presente Reglamento se autorizará del 1 de enero de 1997 al 31 de diciembre del año 2001. A más tardar, el 31 de diciembre del año 2001, el Consejo, a propuesta de la Comisión y en las condiciones previstas en el Tratado, decidirá sobre la continuación de dicha ayuda financiera.

Artículo 14
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO A LA COMUNICACIÓN

A. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA PACT 1992-1995

1. En cuatro años, PACT ha financiado 65 proyectos relacionados con 22 vías: 11 corresponden a ferrocarril/carretera, 5 incluyen vías navegables y 6 contienen una parte marítima; 17 se refirieron exclusivamente al territorio de la Unión (incluida Austria, Suecia y Finlandia) y 5 incluyeron una parte exterior, ya sea Suiza o los países de Europa central y oriental (Polonia, República Checa y Eslovenia). Los responsables de los proyectos fueron tanto públicos (ministerios, redes ferroviarias) y semipúblicos (puertos autónomos, fluviales o marítimos) como privados (operadores de transporte combinado, cámaras de comercio). En 1995, la Comisión recibió 57 proyectos, con una solicitud total de financiación de 20 millones de ecus aproximadamente, de los que sólo pudo conceder 4,1 millones de ecus correspondientes a la línea presupuestaria PACT y 0,4 millones de ecus de la línea presupuestaria sobre acciones relacionadas con terceros países.

Lista de las vías financiadas (1992-1995)

Nº	Año	Vía	Modos	Tipo de PACT
1	1992	Europa del Norte - Italia - Grecia por Brindisi/Patras	ferrocarril - mar - carretera	Estudios + acciones
2	1992	Alemania - Francia - España - Portugal por Port Bou/Cerbère	ferrocarril - carretera	Estudios + acciones
3	1993	Francia (Le Havre) - Europa Central	ferrocarril - carretera	Estudios + acciones
4	1993	Países nórdicos - Continente europeo	ferrocarril - mar - carretera	Estudios + acciones
5	1993	Países Bajos - Austria (Rotterdam - Viena)	vía navegable - carretera	Acciones
6	1993	Reino Unido - Bélgica -Alemania - Italia	mar - ferrocarril - carretera	Acciones
7	1993	Reino Unido - (Glasgow - Folkestone) Continente europeo, por el Túnel	ferrocarril - carretera	Estudios
8	1993	Alemania - Polonia (Hanover - Poznan)	ferrocarril - carretera	Estudios

9	1993	Irlanda - Reino unido - Continente europeo	mar - ferrocarril - carretera	Estudios
10	1993	Países Bajos - Suiza (Rotterdam - Basilea)	vía navegable - carretera	Estudios
11	1994	Alemania - Italia (Munich - Verona)	ferrocarril - carretera	Acciones
12	1994	Países Bajos - Francia (Rotterdam - Lille)	vía navegable - carretera	Acciones
13	1994	Bélgica - Alemania (Zeebrugge - Aquisgrán)	ferrocarril - carretera	Acciones
14	1994	Países Bajos - Bélgica (Rotterdam - Amberes)	vía navegable - carretera	Acciones
15	1994	Alemania - Francia - España - Portugal por Irún (Vía Atlántica)	ferrocarril - carretera	Estudios + Acciones
16	1994	Irlanda - Reino Unido - Alemania (Rostock-Dresden)	mar - ferrocarril - carretera	Estudios
17	1995	Alemania - Frontera francoespañola (Koblenz-Perpiñán)	ferrocarril - carretera	Estudios+acciones
18	1995	Alemania (Dresden) - Europa del Sudeste	ferrocarril - carretera	Acciones
19	1995	Francia - Bélgica (Lille-Amberes)	vía navegable - carretera	Acciones
20	1995	Finlandia - Suecia (Puerto de Turku)	mar - ferrocarril - carretera	Acciones
21	1995	España - Reino Unido por el Túnel	ferrocarril - carretera	Acciones
22	1995	Europa del Norte - Alemania - Austria - Eslovenia (Ljubljana)	ferrocarril - carretera	Estudios + acciones

2. El contenido muy variado de los proyectos en estas vías corresponde a la diversidad de las situaciones y de las solicitudes de los usuarios. En algunas líneas, ha prevalecido el concepto de calidad, por lo que se han adoptado medidas en favor del desarrollo de las

técnicas telemáticas más innovadoras. Por ejemplo, la empresa francesa CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs) está experimentando la instalación, en varios millares de sus unidades de carga (contenedores, cajas móviles y semirremolques), de una chapa que permite localizar los envíos y está acondicionando sus terminales de la línea Le Havre - Europa Central con equipos de lectura automática de dichas chapas. Se trata de una experiencia inédita en Europa, ya que esta tecnología sólo se había utilizado por ahora en vagones, para atender a necesidades propias de las redes ferroviarias, mientras que en este caso el sistema es utilizado por una empresa de transporte combinado en función de sus propias necesidades de usuario. La Comisión contribuyó con un 30% de las inversiones necesarias, imponiendo la obligación de que se cumplieran las nuevas normas telemáticas para garantizar la coherencia con la evolución del sistema y para no impedir el acceso a otros operadores. La lista que figura a continuación recoge, a modo de ejemplo, algunos de los proyectos financiados.

Vía Alemania / Benelux - Italia - Grecia

Por Milán - Bari - Brindisi - Patras

3. El proyecto se inició en 1992. Se trata de una de las dos primeras vías del programa PACT. Los participantes en el proyecto son Uniontrasporti, miembro de la asociación de Cámaras de Comercio, las empresas de la UIRR, Ferrovie dello Stato, Assointerporti (asociación de interpuertos terrestres italianos) y Combimare (empresa italiana de transportes), la Universidad Técnica Nacional de Atenas (NTUA), los ferrocarriles griegos y las consultoras griegas ADK Triton, Impetus y FORTH (fundación regional cretense para la investigación y la tecnología). Desde 1994, los armadores griegos participan asimismo en el proyecto. La empresa alemana de transporte combinado Kombiverkehr participa indirectamente por medio de la UIRR (Union Internationale Rail-Route) y Ferrovie dello Stato representa a los ferrocarriles alemanes.

Los participantes se han comprometido a desarrollar un nuevo servicio de transporte combinado ferrocarril/carretera/mar que mejore la calidad del servicio. El proyecto ha conseguido establecer un tren de ida y vuelta diario, con un precio competitivo frente al transporte exclusivo por carretera. El proyecto se inició en 1992 con un estudio de viabilidad. A raíz de las conclusiones de dicho estudio, los participantes decidieron lanzar una segunda fase "experimental" en 1993-1994 para comprobar la validez del proyecto mediante el lanzamiento de un servicio de calidad inferior a la que se pretende conseguir finalmente, pero que también supone una inversión menor. Para ello, se utilizaron trenes existentes, un buque mixto (viajeros/mercancías) entre Brindisi y Patras y se recurrió a clientes "pioneros". El servicio funciona desde marzo de 1994 con material que no ha sido comprado, sino alquilado, para limitar el riesgo, durante períodos prorrogables de dos meses, con un trayecto de aproximadamente 16 horas entre Milán y Brindisi.

Los buenos resultados de esta fase experimental impulsaron a los participantes en el proyecto a iniciar una tercera etapa, más rentable, con la creación de un tren directo entre Milán y Brindisi, reorganización de los horarios marítimos para recurrir a un buque "todo mercancías" entre Brindisi y Patras, inversiones en material de transbordo e informática. Esta fase se inició en 1995. Los participantes crearon ese mismo año un tren directo diario y tienen previsto seguir ampliando el servicio. La Comisión financió un 50% del estudio de viabilidad y un 30% de la mayor parte de las acciones de las fases segunda y tercera. Se está estudiando la posibilidad de ampliar la vía hacia Creta. La Comisión financia un 50% de este estudio.

Norte de Europa - Francia - España - Portugal

4. En una primera etapa, se lanzó la vía Alemania - Península ibérica, por la frontera oriental de los Pirineos (Port Bou).

Esta primera fase concluyó en octubre de 1993 y consistió principalmente en el acondicionamiento de algunas infraestructuras. En Port Bou se instaló una grúa de pórtico nueva, lo que supuso una mejora del servicio, ya que se redujo de forma considerable el tiempo de transbordo de tren a tren (necesario por el ancho de vía distinto de los ferrocarriles franceses y españoles), y un aumento de la capacidad de transbordo de un 35%. La gestión en los terminales también mejoró con la instalación de un sistema informático para aumentar la coordinación de las operaciones de carga, tránsito y descarga de los trenes. El proyecto también incluye la compra de vagones especialmente adaptados para el transporte combinado, la puesta en servicio de sistemas electrónicos de facturación y de reserva y una serie de estudios complementarios sobre la mejora del servicio en esta vía.

En la segunda fase, se realizaron inversiones para eliminar los últimos obstáculos al transporte en la vía, así como un estudio sobre la conexión de los distintos sistemas de comunicación entre los cuatro operadores de transporte que ejercen su actividad en esta vía, para mejorar la comunicación entre los operadores y la información a los clientes y usuarios del transporte combinado.

Los participantes en el proyecto son los ferrocarriles españoles (RENFE), portugueses (CP) y franceses (SNCF), las empresas de transporte combinado miembros de la UIRR, ICF (Intercontainer - Interfrigo) y la CNC.

La Comisión financió un 30% de las interacciones innovadoras y un 50% de los estudios de viabilidad.

En 1995, la vía integró dos nuevos proyectos, uno español y otro portugués, de experimentación de nuevas técnicas bimodales (utilización de semirremolques de carretera especialmente reforzadas y acondicionadas para ser colocadas directamente en un boogie ferroviario y constituir un vagón) adaptadas al cambio de ancho de la vía entre Francia y España.

5. En 1994, se añadió un segundo corredor, que utiliza el arco atlántico, del Benelux a España, pasando por la frontera occidental de los Pirineos (Hendaya). Se concedieron subvenciones del 50% para un estudio sobre el punto negro en el paso de la frontera y del 30% para medidas de mejora de las capacidades del complejo fronterizo de Hendaya-Irún.

Los participantes en el proyecto son los ferrocarriles belgas, franceses, españoles y portugueses, así como las dos mayores empresas francesas de transporte combinado (Novatrans y CNC).

6. Se lanzó un tercer corredor en 1995 entre Alemania y el sudeste de Francia, que continuará hacia España. Se trata también de un proyecto bimodal, pero que recurre a una técnica distinta. En efecto, para no favorecer una técnica bimodal frente a las demás, y dado que todas son nuevas en el mercado, la Comisión ha decidido apoyar de forma equitativa todos los proyectos viables cuyo objetivo sea experimentar comercialmente una de estas técnicas en Europa. Participa en el proyecto una empresa alemana, ITINERA.

Travesía de los Alpes Munich - Verona

7. En aplicación de este principio, PACT apoyó asimismo un proyecto administrado por otra empresa alemana (BTZ) para desarrollar entre Munich y Verona una tercera técnica bimodal. El proyecto presenta el interés de cubrir una vía con un tráfico de carretera estrictamente restringido y en la que, por lo tanto, deben hallarse soluciones complementarias al transporte combinado clásico, más próximas a las empresas tradicionales de transporte por carretera. La técnica bimodal les permite mantener el material de carretera y evita la construcción de terminales de transbordo para ferrocarril.

Otros proyectos de innovación tecnológica

8. Otro de los objetivos de PACT es fomentar el desarrollo comercial de nuevas técnicas. En 1993, se ayudó a Piggyback Consortium (asociación de empresas interesadas en el Eurotúnel) a crear nuevos materiales adaptados a este túnel y a los gálibos ferroviarios restringidos del Reino Unido, con un volumen de carga suficiente para mantener la competitividad.

Además de las técnicas bimodales que ya están siendo utilizadas, PACT apoya desde 1995 la instalación de sistemas de transbordo automatizados y modulables en Alemania, para probar la viabilidad comercial de estas nuevas tecnologías.

Conexión de las regiones aisladas o periféricas

9. El programa se concibió para abarcar toda Europa y, en particular, para conectar las regiones periféricas o aisladas. Uno de los proyectos más ambiciosos se refiere a Grecia y se propone establecer enlaces seguros y rentables con el resto de la Unión (véase el punto 3). Otra vía piloto conecta a los países nórdicos con Alemania, por el Jutland, a iniciativa de la empresa danesa NTU, en colaboración con los ferrocarriles. El proyecto sigue su curso.

En 1995, PACT recibió un nuevo impulso para integrar a los nuevos Estados miembros. A modo de ejemplo, cabe mencionar el proyecto entre Finlandia y Suecia, que hace hincapié en la mejora de las posibilidades intermodales de Turku (Finlandia).

Transporte combinado fluvial

10. El objeto de PACT, que es fomentar el desarrollo del transporte combinado, no se limita en absoluto al transporte por ferrocarril y carretera. Desde 1993, el programa ha financiado varios proyectos que recurren a la navegación interior.

Países Bajos - Alemania - Austria Vía Rotterdam - Viena

El primer proyecto se inició en 1993 y prosiguió en 1994 y 1995. Su objetivo es desarrollar un servicio de transporte combinado carretera/vía navegable entre Rotterdam y varios puertos del Rin y del Danubio, de gran calidad y escaso coste, y aumentar la utilización de las vías navegables en el transporte combinado.

Participan en este proyecto las empresas fluviales del Rin.

Países Bajos - Bélgica - Francia
Vía Rotterdam - Lille

Lanzado en 1994 por el puerto de Lille, este proyecto ha sido un gran éxito y se está ampliando progresivamente. Ha permitido utilizar barcos existentes de capacidad media, lo que demuestra que incluso esos barcos pueden utilizarse en el transporte combinado, en infraestructuras cuyo gálibo, a priori, se consideraba insuficiente. La condición del éxito ha sido una fiabilidad extraordinaria del servicio y la asunción de los riesgos iniciales por el puerto de Lille (ente público). El puerto se comprometió a restituir el servicio al sector privado en cuanto se haya alcanzado la rentabilidad.

11. Otro ejemplo interesante es el proyecto Rotterdam/Amberes/Renory, lanzado a iniciativa de una empresa belga especializada en el acondicionamiento y transporte de productos metalúrgicos, que ha decidido invertir en el transporte intermodal, con éxito hasta la fecha. Esto demuestra que PACT puede ser un instrumento adecuado para las pequeñas y medianas empresas, ya que les permite acceder a un mercado interesante pero que presenta demasiados riesgos, por su escaso relieve financiero.
12. La Comisión publicó en 1995 un folleto exhaustivo sobre todos los proyectos financiados. Se está preparando una edición actualizada, con los proyectos de 1995, que se publicará a mediados de 1996.

B. EVALUACIÓN DEL PROGRAMA PACT HASTA LA FECHA

1. Introducción

13. Para que el programa PACT se prorrogase con fundamento jurídico en 1997, los servicios de la Comisión procedieron a una evaluación interna con el fin de mejorar en términos generales las acciones piloto de la Comunidad. El objeto de esta evaluación es determinar la eficacia hasta la fecha de PACT e indicar posibles medidas de mejora de las acciones piloto para diseñar iniciativas de seguimiento.

2. Evaluación

14. Ante la falta de tiempo y de recursos, la evaluación ha consistido casi exclusivamente en una comparación de los contratos de proyecto con los informes que los proponentes han presentado a la Comisión. Otro problema de la evaluación fue que, habida cuenta de la naturaleza experimental de PACT, no se formularon *objetivos específicos* para las acciones piloto. Los proyectos se seleccionaron y evaluaron esencialmente en función de los *objetivos generales* de la Decisión 93/45/CEE de la Comisión.
15. En la evaluación, se ha examinado una muestra representativa de 22 contratos de proyecto (14 acciones piloto y 8 contratos renovados) de un total de 77 contratos finalizados en el período 1992-1996. La muestra se describe a continuación.
16. La muestra cubre 10 ejes principales: Grecia-Italia (3 proyectos), Alemania-Italia, Alemania-España, Reino Unido-Alemania-Italia, Rotterdam-Austria (navegación interior), Rotterdam-Lieja (navegación interior), Alemania-Mar Báltico-Reino Unido, Reino Unido-Túnel de la Mancha, Conexiones Nórdicas (Dinamarca-Suecia-Noruega).

La muestra incluye 22 contratos de un total de 77 contratos suscritos en el período 1992-1996, lo que representa un 28%.

El valor total de estos contratos es de 2.833.124 ecus, lo que representa un 21% del presupuesto total para el período 1992-1996.

La muestra incluye 12 estudios y 10 programas innovadores.

Los 9 programas innovadores (que reciben una contribución del 30%) representan 1.671.735 ecus, es decir, un 59% de la muestra en términos de valor.

Los estudios (que reciben una contribución del 50%) representan un 41% de la muestra en términos de valor.

3. Resultados

17. Sobre la base de la información disponible, los resultados de la evaluación pueden resumirse del siguiente modo:
18. Sólo uno de las 14 acciones piloto examinadas arroja resultados insatisfactorios, tanto por la metodología confusa como por la vaguedad de sus resultados. Todos los demás proyectos han cumplido en gran parte los objetivos generales y las condiciones que figuraban en los contratos correspondientes
19. En las acciones piloto, se ha conseguido información muy útil sobre la viabilidad de las medidas destinadas a organizar cadenas de transporte y una descripción de las medidas para organizar operaciones específicas de transporte combinado.
20. 10 de los 14 proyectos han dado lugar a acciones posteriores o a estudios. Sólo tres proyectos han tenido poca o ninguna repercusión. Un ejercicio de recopilación de datos (estudio) no se presentó a modo de acción de fomento.
21. Todos los proyectos han recabado la atención de los responsables acerca de las opciones intermodales mediante campañas de promoción o publicaciones relacionadas con sus proyectos, sobre todo en las reuniones sobre proyectos PACT con los representantes de los Estados miembros.
22. El mayor obstáculo para el desarrollo del transporte combinado sigue siendo el precio comparativamente inferior del transporte por carretera. Las cuestiones técnicas y de organización son menos problemáticas.
23. Un estudio de viabilidad (nº 13) ha tenido un impacto decisivo en las perspectivas de introducción de servicios combinados de ferrocarril/carretera en el Reino Unido, lo que podría suponer un estímulo para el transporte combinado, a escala nacional y europea.
24. En general, los programas innovadores (incluida la financiación de material de transporte) han dado lugar a resultados más tangibles que los estudios de viabilidad y, como era de esperar, han cosechado más éxitos a la hora de desarrollar el tráfico intermodal.
25. Los programas operativos se centran en operaciones específicas, por lo que no siempre proporcionan conclusiones generales sobre el desarrollo del transporte combinado.

26. Los informes finales de los proyectos varían considerablemente en volumen, estructura y contenido (entre 5 y 250 páginas).
27. En algunos casos, los procedimientos de evaluación de los proyectos se complicaron por cambios imprevistos en las operaciones ferroviarias o en los precios del transporte (por carretera).
28. En general, los proyectos contienen una cantidad de información complementaria que puede ser valiosísima para el desarrollo de nuevos servicios. Hasta la fecha, sin embargo, esa información es confidencial y no puede ser utilizada por el mercado.

OBJETIVOS GENERALES

Información para determinar la utilidad de la política comunitaria

- 3 proyectos N/A
- 3 proyectos cumplen plenamente el criterio
- 5 proyectos lo cumplen parcialmente
- 3 proyectos no lo cumplen

Información sobre la viabilidad de las medidas destinadas a organizar una cadena de transporte

- 1 proyecto N/A
- 8 proyectos cumplen plenamente el criterio
- 5 proyectos lo cumplen parcialmente
- 0 proyecto no lo cumple

OBJETIVOS OPERATIVOS GENERALES

Medidas para mejorar el funcionamiento/la organización de las cadenas de transporte

- 0 proyecto N/A
- 9 proyectos cumplen plenamente el criterio
- 5 proyectos lo cumplen parcialmente
- 0 proyecto no lo cumple

Medidas para incrementar la cooperación entre operadores en la cadena logística

- 1 proyecto N/A
- 6 proyectos cumplen plenamente el criterio
- 7 proyectos lo cumplen parcialmente
- 0 proyecto no lo cumple

Viabilidad económica y competitividad frente al transporte por carretera

- 0 proyecto N/A
- 7 proyectos cumplen plenamente el criterio
- 4 proyectos lo cumplen parcialmente
- 3 proyectos no lo cumplen

Incentivo del proyecto PACT

2 proyectos N/A
7 proyectos cumplen plenamente el criterio
4 proyectos lo cumplen parcialmente
1 proyecto no lo cumple

4. Conclusión

30. Dado que el programa carecía de objetivos específicos, que no se dispone de datos independientes sobre su impacto y que se requiere tiempo para que dicho impacto se concrete, es difícil pronunciarse actualmente sobre la eficacia de PACT. Ahora bien, sí puede decirse que el programa actual es de naturaleza experimental y que muchos proyectos presentan resultados alentadores. Muchas acciones piloto han recopilado información valiosa en cuanto a la viabilidad de las medidas destinadas a organizar cadenas de transporte en el transporte combinado. Varias acciones piloto han dado lugar asimismo a acciones complementarias o a estudios y se desprende un sentimiento general de que, gracias al programa, es mayor la conciencia que tienen los responsables de las distintas opciones del transporte combinado.
31. Para fomentar el desarrollo del transporte combinado y construir sobre la base de los resultados alentadores de PACT, la Comisión propone el lanzamiento de acciones piloto para un segundo período, sin perjuicio de algunas modificaciones en lo que se refiere a la selección y a la evaluación de los proyectos. Las recomendaciones principales son las siguientes:
32. Debe revisarse el sistema de seguimiento de PACT para que los servicios de la Comisión puedan obtener información independiente sobre los resultados de los proyectos y su impacto.
33. Los objetivos generales para las futuras acciones piloto deberían completarse con una serie de objetivos específicos, comprobables, que permitan evaluar las acciones individuales.
34. Deben elaborarse criterio de selección y evaluación distintos (entregas) para los estudios de viabilidad y los programas innovadores, con el fin de tener en cuenta las características muy distintas de estos dos tipos de proyectos.
35. Los criterios para la selección de estudios de viabilidad deberían ser suficientemente estrictos para garantizar que los resultados sean aplicables (operativos) en la medida de lo posible. Debería considerarse la conveniencia de seguir reduciendo la proporción de recursos destinados a los estudios de viabilidad en relación con los programas innovadores.
36. Los contratos deberían incluir condiciones en lo que respecta a los informes finales (estructura del informe, necesidad de adjuntar un resumen), distintas según se trate de un estudio de viabilidad o de un programa innovador.
37. Los contratos para estudios de viabilidad deberán especificar si se trata meramente de una recopilación de datos o asimismo de un análisis y una evaluación de los mismos.

38. Los contratistas deberán especificar si los servicios/sistemas que son objeto del estudio están abiertos a otros operadores o están limitados a su propia empresa.
39. Los contratistas que examinen las posibilidades de empresas en participación facilitarán, en la medida de lo posible, una evaluación de los riesgos comerciales para los distintos participantes.
40. Las acciones piloto que se desarrollen durante varios años deberán incluir un seguimiento permanente del mercado para evitar posibles conflictos con las normas sobre competencia (por ejemplo con nuevos operadores o servicios que no reciban ayuda de PACT).

Ficha de financiación

1. DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA

Programa de acción en favor del transporte combinado de mercancías

2. LÍNEA PRESUPUESTARIA

Línea B2-7060

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Artículo 75 del Tratado CE. Resolución del Consejo de 31 de octubre de 1990 relativa a la intervención comunitaria en favor del desarrollo de las líneas de transporte combinado. Reglamento (CEE) nº del Consejo (propuesta adjunta)

4. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

- Mejorar sustancialmente, en las principales rutas europeas, la competitividad de los servicios de transporte combinado
- Este programa mantiene los elementos principales de las acciones piloto actuales, que fueron lanzadas en 1992 y concluirán en 1996.

4.1 Objetivo general

La Comisión lleva varios años aplicando una política en favor de la intermodalidad. Para el transporte de mercancías, se están adoptando medidas para estimular el modo de transporte, o combinación de modos, que constituya la mejor opción para la colectividad, teniendo en cuenta todos los costes, tanto económicos como sociales.

Suele admitirse que los distintos tipos de transporte no cubren de forma homogénea los costes que suponen para la sociedad; también es obvio que sólo podrá volverse al precio real del transporte paulatinamente. Por consiguiente, la reorientación del reparto modal hacia modos menos perjudiciales para el medio ambiente se basa en medios, reglamentarios pero sobre todo financieros, que permitan a estos modos ser más competitivos en relación con la carretera y resultar más atractivos para el usuario.

El objetivo general de este programa es por lo tanto contribuir a una mayor utilización del transporte combinado, que se considera un modo de transporte sostenible. Para cumplir este objetivo, se propone una intervención comunitaria para mejorar la competitividad del transporte combinado con respecto al transporte por carretera, especialmente en cuanto se refiere a la calidad del servicio y a los precios, y para mejorar el acceso de las empresas al transporte combinado.

4.2 Período abarcado y modalidades previstas para su renovación

5 años (1997-2001). Antes de que finalice este plazo, el Consejo deberá pronunciarse sobre el final o la prórroga del programa.

5. CLASIFICACIÓN DEL GASTO O DEL INGRESO

5.1 Gasto no obligatorio

5.2 Créditos disociados

5.3 Categorías de ingresos afectadas: ninguna

6. NATURALEZA DEL GASTO O DEL INGRESO

- *Subvención para cofinanciación con otras fuentes de los sectores público o privado con un índice máximo del 50%.*
- *En caso de resultado económico satisfactorio de la medida, ¿se prevé el reembolso parcial o total de la aportación financiera comunitaria? NO.*
- *¿Implica la medida propuesta una modificación del nivel del ingresos? NO.*

7. INCIDENCIA FINANCIERA

7.1 Método de cálculo del coste total (definición de los costes unitarios):

- estudios de viabilidad: coste del estudio - financiación al 50%
- acciones innovadoras: estimación basada en la hipótesis de una contribución máxima del 30% de los costes totales subvencionables (con exclusión de la realización de nuevas infraestructuras y de acciones de investigación) de las acciones de demostración.

La experiencia demuestra que el coste de los proyectos propuestos varía considerablemente. Algunos proyectos necesitaron una financiación inferior a 20.000 ecus, ya que su objetivo era tan sólo mejorar servicios o instalaciones existentes. Otros proyectos, como el de establecer nuevos servicios con material y tecnologías compatibles, y que incluían estudios de viabilidad, requirieron en ocasiones ayudas de varios millones de ecus. La subvención media concedida en el período 1992-1995 fue de 200.000 ecus por proyecto, aproximadamente. La proporción de pequeños y grandes proyectos varía cada año, por lo que resulta difícil hacer previsiones. Ahora bien, pueden sacarse algunas conclusiones de la experiencia adquirida con el programa actual a la hora de establecer presupuestos.

- El número de solicitudes ha aumentado de año en año desde 1992. ; con el acento puesto en la intermodalidad, tanto en el sector político como comercial en toda Europa, es probable que la Comisión reciba aún más proyectos, lo que dará lugar a un mayor número de proyectos elegibles.
- El acceso a la infraestructura ferroviaria está siendo liberalizado. Es por tanto de esperar que más empresas intenten realizar operaciones de transporte combinado. Dado que los gastos iniciales, especialmente los gastos de inversión y los costes de acceso a la infraestructura, son elevados e incluso prohibitivos para las pequeñas y medianas empresas, se registrará un aumento de la demanda de financiación.

- Existe una reticencia cada vez mayor por parte de los operadores ferroviarios a la hora de invertir en nuevo material rodante intermodal. Además, parte del material rodante existente es obsoleto desde un punto de vista técnico. Los operadores de transporte combinado deberán invertir cada vez más en este tipo de material costoso.
- En el programa marco actual sobre I+D se está desarrollando un número sustancial de nuevas técnicas y tecnologías intermodales. Se necesitarán fondos adicionales para transformar los resultados de la investigación en operaciones comercialmente rentables.

7.2 Desglose del coste por elementos

Por los motivos mencionados en el punto 7.1, es difícil hacer una previsión de los importes que deberán asignarse a los distintos tipos de proyectos. No obstante, pueden hacerse algunas previsiones sobre el desarrollo de los distintos tipo de medidas que solicitan financiación, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento. Se prevé que el orden y la asignación porcentual (promedio 1997-2001) sean los siguientes:

1. *Inversión en material de transporte intermodal*: importancia creciente, pues los ferrocarriles están menos dispuestos a invertir en este tipo de material y los operadores de transporte combinado deberán cumplir esta función; por otra parte, habida cuenta de la importancia escasa del presupuesto del programa y de la magnitud relativa de los costes correspondientes a cada partida, el presupuesto no debe gastarse en este tipo de gastos, en detrimento de medidas igualmente útiles (25%).
2. *Costes de acceso a la infraestructura ferroviaria y de vías navegables*: importancia creciente; la experiencia demuestra en efecto que los gastos de acceso a la infraestructura son elevados por el momento. Si las empresas ferroviarias se dedican a operaciones comerciales, es probable que se mantengan precios elevados (20%).
3. *Inversión en instalaciones de transbordo*: importancia constante, dado que las instalaciones de transbordo desempeñan una función importante en la mejora de la calidad de servicio del transporte combinado y en una interconexión fluida de los modos (15%).
4. *Explotación comercial de técnicas, tecnologías y material experimentado previamente y validado, especialmente en el marco de programas europeos de investigación*: importancia constante; el Cuarto Programa Marco de I+D impulsó la investigación en materia de transportes y se dispone de más técnicas que han experimentarse comercialmente; por otra parte, es necesario consolidar las aplicaciones de la investigación para no poner en peligro la competitividad de nuevas tecnologías que aún adolecen de cierta fragilidad (15%).
5. *Medidas relacionadas con logística, formación de personal y publicidad del programa a que se refiere el presente Reglamento*: financiación constante, aunque la difusión de los resultados del programa puede cobrar más importancia en adelante (15%).
6. *Estudios de viabilidad*: importancia decreciente, con la posible excepción de algunas rutas de Europa Oriental (9%).

7. *Evaluación externa*: necesidad de garantizar una gestión adecuada del programa (1%).

en millones de ecus

Desglose	1997	1998	1999	2000	2001	Total
Inversión en material	2,0	2,0	1,8	1,8	1,15	8,75
Costes acceso infraestructura	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	7,0
Inversión en instalaciones de transbordo	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Explotación comercial de la I+D	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Logística, formación de personal y difusión de resultados	1,0	1,25	1,0	1,0	1,0	5,25
Estudios de viabilidad	0,8	0,75	0,6	0,5	0,5	3,15
Evaluación externa	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,35
TOTAL	7,37	7,57	6,97	6,87	6,22	35,0

7.3 Calendario para acciones plurianuales

en millones de ecus

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Total
Créditos de compromiso	6,0	7,5	8,0	7,5	6,0		35,0
Créditos de pago	5,4	6,5	9,3	6,3	5,8	3,8	35,0
1997	5,4	5,0					
1998		1,5	3,4				
1999			3,8	3,6			
2000				2,7	4,3		
2001					1,5	3,8	
TOTAL	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE PREVISTAS (Y RESULTADOS DE SU APLICACIÓN)

- Comité compuesto por representantes de los Estados miembros para pronunciarse sobre las propuestas seleccionadas y evaluar sus resultados.
- Pago de la subvención en tres etapas, supeditado a la conclusión de la fase anterior.

- Posibilidad para la Comisión y los Estados miembros de controlar el proyecto en todo momento.
- Evaluación al final de cada acción: comparación de las condiciones del contrato y de las realizaciones del proyecto.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1 Objetivos específicos y cuantificables, población destinataria

- *Objetivos específicos:*
 - aumentar la competitividad del transporte combinado tanto en lo que se refiere a los precios como a la calidad del servicio con respecto al transporte por carretera;
 - fomentar el uso de tecnologías avanzadas en el transporte combinado;
 - mejorar el acceso al transporte combinado de las empresas, cualquiera que sea su dimensión; de este modo, se incrementará la competencia en el suministro de servicios de transporte combinado, lo que dará un impulso a su competitividad.
- *Población destinataria:* Operadores de transporte combinado (incluidas las redes ferroviarias) y agentes económicos (públicos o privados) que deseen iniciar su actividad en el transporte intermodal.

9.2 Justificación de la medida

- *Necesidad de la ayuda financiera comunitaria:* Es necesaria por varios motivos:
 - se trata de vías transeuropeas;
 - con la apertura del mercado y del acceso a las redes ferroviarias, la intervención comunitaria es obligatoria para garantizar la igualdad de trato de todos los operadores, cualquiera que sea su nacionalidad;
 - la ayuda financiera se justifica por la necesidad de compensar durante un periodo transitorio la desventaja de los modos de transporte menos perjudiciales para el medio ambiente frente a la carretera, en cuanto a costes de utilización de la infraestructura y costes sociales para la colectividad (especialmente, medio ambiente y seguridad);
 - la fase experimental 1992-1996 (acciones piloto) ha demostrado que existen cuatro categorías de medidas eficaces: inversiones en material de transporte y equipos de transbordo, acciones de desarrollo comercial de nuevas tecnologías, ayudas para cubrir los costes de acceso a la infraestructura y medidas de logística y formación.
- *Elección de las modalidades de intervención*
 - * *Ventajas con respecto a otras medidas alternativas (ventajas comparativas)*

El programa constituye un medio muy accesible para los operadores de transporte combinado para mejorar su competitividad en relación con la carretera. Teniendo en cuenta que el efecto multiplicador y la diseminación de los resultados es una parte importante del programa, éste debería contribuir a un movimiento hacia un sistema de transportes más duradero con un presupuesto relativamente modesto. Por consiguiente, la relación entre los medios y los fines es excelente. El programa debería también contribuir a proporcionar a la Comisión información útil sobre el funcionamiento del mercado. Esta información, en última instancia, serviría para

definir una política intermodal de transportes practicable y orientada a problemas concretos. El aspecto informativo del programa es, por lo tanto, un elemento importante para justificar sus ventajas.

- Criterio para la selección de proyectos: los proyectos financiados deben cumplir el objetivo general de una mayor utilización del transporte combinado, mediante la consecución de varios objetivos específicos mencionados en el punto 9.1.

Se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a. potencial de usuarios para el transporte combinado;
 - b. precio y prestaciones del servicio (accesibilidad, fiabilidad, tiempo ganado) en comparación el transporte por carretera u otros servicios (en el momento de la presentación del proyecto y tras su aplicación);
 - c. ingresos previstos;
 - d. factores de coste (especialmente, elementos para evaluar el coste marginal del acceso a la infraestructura, sobre todo ferroviaria, para el servicio cubierto por la acción piloto, y cualquier información adicional que permita apreciar si se justifica una ayuda para los costes de infraestructura);
 - e. calendario de viabilidad;
 - f. previsión de transferencias de tráfico (en porcentaje del tráfico total en la ruta/eje);
 - g. efectos en otros servicios de transporte en el mercado de referencia y posibilidades de acceso de nuevos operadores;
 - h. pertinencia de los resultados del proyecto para otras empresas/ejes/participantes en el mercado
 - i. beneficios para el medio ambiente y la seguridad con respecto a la situación actual.
- *Principales factores de incertidumbre que pueden afectar a los resultados específicos de la medida.*
Previsiones de tráfico, precio del modo de transporte competidor (carretera).

9.3 Seguimiento y evaluación de la medida

- *Indicadores de rendimiento*
Tráfico, precios y plazos del transporte
- *Modalidades y periodicidad de evaluación previstas*
 - Observación del impacto del nuevo servicio piloto en el mercado del transporte
 - Evaluación exterior por un experto independiente
 - Posibilidad de controles mediante sondeos por un experto antifraude de la Comisión
 - Evaluación previa anual por el comité decisorio de expertos nacionales (artículo 7 del Reglamento)
 - Evaluación al final de las financiaciones anuales de cada acción

- Evaluación global del programa mediante un informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. El informe proporcionará elementos para la revisión por la Comisión de las prioridades de financiación.

10. GASTOS ADMINISTRATIVOS (PARTE A DEL PRESUPUESTO)

Los recursos administrativos necesarios se movilizarán en función de la decisión anual de la Comisión sobre asignación de recursos, habida cuenta de los efectivos y de los importes adicionales que haya concedido la autoridad presupuestaria.

Las solicitudes complementarias no podrán prejuzgar en ningún caso la decisión que la Comisión deba adoptar en materia de asignación de recursos.

10.1 Incidencia sobre el número de puestos de trabajo

Tipo de empleo		Efectivos necesarios para administrar esta medida		De los cuales		Duración
		Empleo permanente	Empleo temporal	Utilización de los recursos de la DG o servicio interesado	Necesidad de recursos adicionales	
Funcionarios o agentes temporales	A	1		1		5 años
	B	1		1		5 años
	C	1/2		1/2		5 años
Otros recursos						
Total		2 1/2		2 1/2		5 años (1996-2001)

10.2 Incidencia financiera global de los recursos humanos adicionales

	Importes	Modo de cálculo
Funcionarios Agentes temporales		
Otros recursos (indicar la línea presupuestaria)		
Total		

El coste anual de los efectivos destinados a la gestión de esta acción, procedentes de recursos existentes, ascenderá a 250.000 ecus (2,5 funcionarios, títulos A1, A2, A4 y A5), es decir, 1.250.000 ecus para el período de cinco años.

10.3 Aumento de otros gastos de funcionamiento como consecuencia de la medida

Línea presupuestaria (n° y título)	Importes	Modo de cálculo
A - 2510	104.250	Coste para el período de cinco años: coste medio por participante (experto gubernamental) en una reunión: 695 ecus Coste estimado de 1 reunión anual adicional ^(*) : 1 (reunión) x 30 (participantes) x 695 ecus (coste medio) = 20.850 ecus
A - 1300	100.000	Coste para el período de cinco años: 12 a 15 misiones anuales de 1 ó 2 personas
Total	204.250	

^(*) Se prevé que este comité se reúna dos veces al año. Hasta la fecha, sólo existía un grupo de expertos, que se reunía una vez al año y cuyos costes se imputaban al artículo A-250.

FICHA DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

Título de la propuesta: Propuesta de Reglamento del Consejo relativo a la concesión de ayudas financieras en favor del transporte combinado

Propuesta

1. El objeto de la propuesta es crear un programa de ayudas financieras a acciones de transporte combinado. Se trata de incrementar la utilización del transporte combinado. El objetivo es por lo tanto el establecimiento de servicios de transporte combinado que sean transeuropeos, económicamente rentables superada la fase inicial y competitivos, en cuanto a calidad, con el transporte exclusivo por carretera. Esta medida constituye una prolongación de la Resolución del Consejo de 30 de octubre de 1990 relativa al establecimiento de una red europea de transporte combinado y responde a las expectativas que las empresas del sector manifestaron en el Grupo de alto nivel sobre transporte combinado, en el que participaron los representantes de los Estados miembros y de las asociaciones europeas interesadas por el transporte intermodal (incluidos los usuarios).

Dado que se trata de iniciar proyectos transeuropeos, que sean coherentes con la realización de la red transeuropea de transporte combinado, la acción propuesta debe realizarse a escala comunitaria. La Comisión experimentó este programa entre 1992 y 1996 para comprobar su validez.

Sólo la intervención comunitaria permite garantizar la coherencia entre los distintos proyectos, su lanzamiento a nivel transeuropeo, la garantía para las empresas de poder establecer cooperaciones eficaces con participantes de otros Estados y la posibilidad de un desarrollo comercial, a escala europea, de las nuevas técnicas.

Impacto sobre las empresas

2. Destinatarios

- Empresas de transporte por ferrocarril, carretera, vía navegable o mar;
- Empresas usuarias de servicios de transporte;
- Administradores de terminales intermodales;
- Productores de material de transporte o de transbordo;
- Diseñadores y productores de nuevas técnicas.

Las pequeñas y medianas empresas constituyen una parte significativa de estos operadores.

3. Medidas que deberán adoptar las empresas para ajustarse a la propuesta

Ninguna de forma obligatoria. Si una empresa desea proponer un proyecto, sólo deberá cumplir las modalidades de licitación.

4. Posibles efectos económicos de la propuesta

Efectos positivos para el reparto modal de los transportes.

Efectos positivos para todas las empresas mencionadas, salvo para aquellas que sigan dedicándose exclusivamente al transporte por carretera.

5. Medidas de la propuesta para tener en cuenta la situación específica de las pequeñas y medianas empresas (exigencias reducidas o distintas, etc.)

No se incluye ninguna. Se ha optado por un procedimiento de acceso al programa flexible, para no desfavorecer a las pequeñas y medianas empresas con respecto a las empresas de mayores dimensiones.

Consulta

6. Antes de proceder al lanzamiento del programa anterior, se consultó a las siguientes organizaciones:

UIRR (Union Internationale Rail Route)

CCFE (Communauté des Chemins de Fer Européens)

UNIFE (Union Internationale des industries de matériel ferroviaire)

UNICE (Union Internationale des industries de la Communauté Européenne)

UINF (Union Internationale de la Navigation Fluviale)

CCR (Commission Centrale pour la navigation du Rhin)

ECSA (Association des armateurs de la Communauté Européenne)

Estas organizaciones manifestaron su consentimiento, con excepción de UNIFE que deseó que el programa no perjudicara al transporte exclusivo por carretera. Sin embargo, el apoyo al desarrollo del transporte combinado a modo de sustitución del transporte por carretera es uno de los elementos clave de la política común de transportes, tal como reiteraron el Consejo, en su Resolución de 30 de octubre de 1990, y la Comisión, en su Libro Blanco sobre los transportes.

ISSN 0257-9545

COM(96) 335 final

DOCUMENTOS

ES

07

N° de catálogo : CB-CO-96-413-ES-C

ISBN 92-78-07839-5

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo