

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Comisión de Transportes y Turismo

2006/2018(BUD)

13.9.2006

OPINIÓN

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Presupuestos

sobre el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio
2007
(C6-0000/2006 – 2006/2018(BUD))

Ponente de opinión: Anne E. Jensen

PA_NonLeg

BREVE JUSTIFICACIÓN

Introducción

El ejercicio que se está examinando es el primero del nuevo marco financiero 2007-2013. La estructura del anteproyecto de presupuesto (AP), principalmente por lo que respecta a las redes transeuropeas de transporte (RTE-T), se ha definido mediante la adopción del Acuerdo Interinstitucional sobre las perspectivas financieras. Quedan aún algunas cuestiones que habrán de abordarse en el marco del procedimiento presupuestario 2007, en particular las RTE-T y la financiación adecuada para las agencias relacionadas con el transporte.

El Consejo adoptó el proyecto de presupuesto en julio de 2006 y la ponente de opinión basará sus propuestas de enmiendas en este último documento. Salvo que haya argumentos irrefutables, la ponente de opinión presentará enmiendas destinadas a restablecer los importes propuestos en el AP. Asimismo, considerará la posibilidad de presentar otras enmiendas basadas en el análisis del AP que realiza a continuación y en sus discusiones con otras partes, incluidas las agencias de transporte.

Agencia Europea de Seguridad Aérea (06 02 01)

El AP propone un aumento del 15,6 % en créditos de pago y de compromiso para los títulos 1 (personal y costes asociados) y 2 (costes de infraestructuras y administración) de forma que lleguen a un total de 14 200 000 euros para cada categoría de crédito. El aumento para el título 3 (certificación y otras actividades operativas) es del 6,3 %. El total para todos los títulos asciende a 24 530 000 euros en créditos de compromiso, es decir, 2 470 000 euros menos que lo solicitado por la Agencia. Este importe total representa un 35,5 % de los ingresos de la Agencia para 2007. En 2005 y en 2006 hubo problemas en la ejecución del sistema de derechos y tasas de la Agencia. Dado que estos problemas hacen que los flujos de ingresos sean irregulares, parece oportuno encontrar una solución similar a la que se encontró para la Agencia Europea de Medicamentos.

La AESA tiene previsto ampliar sus actividades en 2007 para incluir las operaciones de vuelo, las licencias de la tripulación de vuelo y la evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras. En los medios de comunicación se ha debatido sobre si la AESA dispone de recursos suficientes para asumir dichas tareas.

Agencia Europea de Seguridad Marítima (06 02 02)

Por lo que respecta a la AESM, el AP prevé un aumento del presupuesto administrativo del 13,5 %, pero un aumento de sólo un 1,5 % para gastos operativos. Los créditos para medidas destinadas a combatir la contaminación bajan de hecho en un 16 %. El total de los créditos de compromiso y de pago asciende a 43 100 000 euros. La AESM está totalmente financiada por la UE. La propuesta de la Comisión es, en realidad, ligeramente superior a lo solicitado por la Agencia.

El principal objetivo de la Agencia en 2007 es establecer un centro operativo permanente que funcione las 24 horas del día, lo que requeriría la contratación de 15 personas. La cobertura por parte de los buques de recuperación de petróleo se extendería al mar del Norte, al mar de Irlanda y al mar Negro sobre la base de contratos trienales. Esta iniciativa completaría así la red.

Agencia Ferroviaria Europea para la Seguridad y la Interoperabilidad (06 02 08)

Los créditos administrativos (compromisos y pagos) de los títulos 1 y 2 aumentan en un 12,2 %, ascendiendo a 12 400 000 euros, mientras que los créditos operativos del título 3 (tanto compromisos como pagos) aumentan en un 24,9 %, ascendiendo a 4 245 000 euros. De momento, no hay contribución al gasto procedente de terceros países.

El objetivo de la Agencia para 2007 es consolidar sus conocimientos técnicos de apoyo a la Comisión para la aplicación de la legislación comunitaria relativa a la interoperabilidad ferroviaria y el sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario.

Para las tres agencias mencionadas, el incremento de los créditos de los títulos 1 y 2 está vinculado a los costes de inicio de la actividad, las transferencias de las sedes, la consecución de un cuadro de efectivos y a la asunción prevista de nuevas responsabilidades en sus ámbitos respectivos.

Redes transeuropeas de transportes - Agencia ejecutiva (06 01 04 31)

De momento no hay un fundamento jurídico para esta Agencia. La Comisión propone 8 617 000 euros en créditos no diferenciados para 2007, es decir, un aumento del 28,3 %. La Agencia sería un órgano de gestión y técnico que verificaría también la conformidad de los proyectos con las normas de asistencia.

Seguridad operativa del transporte (06 02 03)

Para esta rúbrica se propone una drástica reducción del 44,7 % en créditos de compromiso y del 15,1 % en créditos de pago (de 18 080 000 euros a 10 000 000 de euros y de 17 080 000 euros a 14 500 000 euros, respectivamente). Es ya habitual la infrautilización de los créditos de esta línea. La Comisión argumenta que muchas de sus tareas las desarrollan actualmente otras agencias y que se han propuesto pocos proyectos europeos a los que destinar sus fondos. Sin embargo, el importe propuesto para compromisos es inferior al utilizado en 2005.

Marco Polo II (06 02 06)

Se trata de un nuevo programa puesto en marcha en el ámbito del marco financiero 2007-2013. Se proponen 55 775 000 euros en compromisos y 5 000 000 de euros en pagos para el primer año del programa. El objetivo es facilitar la transferencia del tráfico por carretera a otros modos y desarrollar las «autopistas del mar». Cuando los créditos de pago

destinados a Marco Polo II se añadan en 2007 a los destinados a Marco Polo I, se aumentará el gasto en 2007 en un 29 %. Esta línea está relacionada con la siguiente.

Mercado interior y optimización de los sistemas de transporte (06 02 04 01)

Esta línea está destinada a la recogida de datos y estadísticas para ayudar a la interoperabilidad y el desarrollo de sistemas de transportes inteligentes. Los créditos de compromiso muestran un descenso del 27,8 %, de 9 000 000 de euros a 6 500 000 euros.

Órgano de Vigilancia de Galileo (06 02 09 01)

El AP prevé un aumento notable –el 159 %– en créditos de compromiso y de pago para gastos de administración en los títulos 1 y 2. Ambos pasan de 2 500 000 euros en 2006 a 5 800 000 euros en 2007. El aumento de los créditos del título 3, que pasa de 2 500 000 euros a 2 625 000 euros, es decir un 5 %, es bastante más modesto. El aumento global es inferior al solicitado por la Agencia, que está totalmente financiada por la Comunidad.

El incremento del gasto se debe a la transferencia de puestos y a un aumento de su número de la empresa Galileo al Órgano de Vigilancia. El aumento neto, incluido el personal contractual, parece ser de 39 a 53. Los costes operativos tienen que ver principalmente con los estudios científicos y técnicos.

Programa Galileo (06 02 10)

En 2007 se inscriben por primera vez gastos en esta línea. El presupuesto indica 100 000 000 de euros, tanto en créditos de compromiso como en créditos de pago. La denominación es en cierta medida inadecuada, ya que los programas cubiertos son dos, Galileo y EGNOS. Los recursos se pondrán a disposición del órgano de vigilancia para actividades de apoyo a la fase constitutiva y operativa inicial. El programa se financiará con fondos públicos y privados.

Redes transeuropeas de transporte (06 03 01 y 06 03 03)

La primera línea, 06 03 01, se refiere a proyectos financiados en el marco de los reglamentos actuales y de las perspectivas financieras del periodo 1999-2006. Incluyen los 30 proyectos considerados prioritarios en la Decisión n° 884/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión n° 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹. No se proponen nuevos créditos de compromiso para 2007 y los créditos de pago se reducen en un 48,1 %. En 2007, la mayor parte de la actividad financiera se centrará en la nueva línea 06 03 03. Las principales partidas de gastos de los últimos tiempos han sido Galileo y los estudios sobre el túnel del Mont Cenis (Francia), el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier y el túnel de Brenner.

¹ DO L 167 de 30.4.2004, p. 1.

Para 2007, se propone en la nueva línea 817 383 000 euros en créditos de compromiso. No se proponen créditos de pago. Juntas las dos líneas, hay un aumento en créditos de compromiso del 22 % y una reducción en créditos de pago del 42 %. Esto se debe en parte a que Galileo cuenta ahora con su propia línea del presupuesto. El AP no ofrece detalles sobre las prioridades o la financiación a partir de 2007. Sugiere, sin embargo, que la intervención máxima será inferior a la propuesta originalmente por la Comisión y que el gasto se concentrará en las secciones transfronterizas de los proyectos, el sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario, el sistema europeo para la gestión del tráfico aéreo (SESAR), los servicios de información fluvial (RIS) y en el instrumento de garantía de los préstamos relativos a las RTE-T.

Hay dos cuestiones pendientes relacionadas entre sí respecto de la financiación a cargo del presupuesto de la UE de las RTE-T. En primer lugar, puesto que esta financiación se ha reducido para el periodo 2007-2013 a, aproximadamente, un tercio del importe indicado en principio como necesario, hay que saber cómo se utilizará, cuáles serán las secciones y proyectos prioritarios y cómo se determinarán. En segundo lugar, dado que la mayor parte de la inversión debe proceder de los presupuestos nacionales, conviene saber cuáles serán las prioridades reales de los Estados miembros en cuanto a la inversión relativa a las RTE-T. Es preciso que haya la seguridad suficiente sobre estas dos cuestiones para poder aprobar el presupuesto y comprometer los fondos de la UE. La ponente de opinión valorará la conveniencia de inscribir importes en la reserva para esta línea hasta que se aclaren estas cuestiones.

Seguridad operativa del transporte (06 07 02)

Los compromisos se reducen de 4 500 000 euros a 4 000 000 de euros y los pagos permanecen en 3 500 000 euros. En 2005, mediante esta línea se pagaron 24 inspecciones de entes de aviación y aeropuertos y 10 inspecciones marítimas. A la vista del nuevo proyecto de Reglamento sobre la seguridad aérea, que el Parlamento está examinando actualmente, es difícil comprender cómo se pueden reducir los créditos de pago.

Proyectos piloto sobre la seguridad vial en las redes transeuropeas (06 07 02)

Esta línea se introdujo sobre la base de una enmienda del Parlamento. Para 2007, no se proponen compromisos y los pagos se reducen a 3 600 000 euros, lo que equivale a una reducción del 100 % (sobre 5 500 000 euros) y del 34,5 % respectivamente. En los documentos presupuestarios de la Comisión no se ofrece ninguna explicación de estos recortes.

A la espera del informe sobre los progresos de los proyectos piloto, la ponente de opinión analizará la necesidad de prever créditos de compromiso para 2007.

PROCEDIMIENTO

Título	Proyecto de presupuesto general de la Unión Europea para el ejercicio 2007 - Sección III - Comisión		
Número de procedimiento	2006/2018(INI)		
Comisión competente para el fondo	BUDG		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN		
Cooperación reforzada – fecha del anuncio en el Pleno			
Ponente de opinión Fecha de designación	Anne E. Jensen 24.2.2006		
Ponente de opinión sustituido			
Examen en comisión	20.6.2006	11.7.2006	12.9.2006
Fecha de aprobación	12.9.2006		
Resultado de la votación final	+: 27	-: 1	0: 0
Miembros presentes en la votación final	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Dirk Sterckx, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Den Dover, Anne E. Jensen, Zita Pleštinská, Willem Schuth		
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Othmar Karas, Brian Simpson		
Observaciones (datos disponibles en una sola lengua)			