



Bruselas, 28 de abril de 2015  
(OR. en)

8331/15

FIN 314  
TRANS 145  
MAR 54

**NOTA PUNTO "I/A"**

---

De: Secretaría General del Consejo  
A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

---

Asunto: Informe especial n.º 1/2015 del Tribunal de Cuentas Europeo  
- Adopción de conclusiones del Consejo

---

1. El 3 de marzo de 2015, el Tribunal de Cuentas Europeo publicó el Informe especial n.º 1/2015, titulado «Transporte por vías navegables interiores en Europa: sin mejoras significativas en la cuota modal y en las condiciones de navegabilidad desde 2001».
2. De conformidad con las normas establecidas en las conclusiones del Consejo encaminadas a mejorar el estudio de los informes especiales elaborados por el Tribunal de Cuentas<sup>1</sup>, el Comité de Representantes Permanentes encargó, el 11 de marzo de 2015, al Grupo «Navegación» el estudio del informe<sup>2</sup>.
3. El Grupo «Navegación» examinó el Informe especial n.º 1/2015 en sus reuniones del 27 de marzo y el 24 de abril de 2015 y alcanzó un acuerdo sobre el proyecto de conclusiones del Consejo que figura en el anexo. UK mantiene una reserva parlamentaria sobre el proyecto.

---

<sup>1</sup> Doc. 7515/00 FIN 127 + COR 1.

<sup>2</sup> Doc. 6916/15 FIN 189 TRANS 82 MAR 28.

4. Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que apruebe el proyecto de conclusiones del Consejo adjunto y lo transmita al Consejo para que lo adopte como punto «A» en una de sus próximas reuniones.

---

**PROYECTO DE**  
**CONCLUSIONES DEL CONSEJO**

**sobre el Informe especial n.º 1/2015 del Tribunal de Cuentas Europeo**

**«Transporte por vías navegables interiores en Europa: sin mejoras significativas en la cuota modal y en las condiciones de navegabilidad desde 2001»**

1. El Consejo toma nota del Informe especial n.º 1/2015 Tribunal de Cuentas Europeo sobre el transporte por vías navegables interiores. En particular, el Consejo toma nota de que en dicho Informe se indica que las estrategias de transporte por vías navegables no se han aplicado eficazmente y que los proyectos cofinanciados con cargo al presupuesto de la UE no han resultado eficaces para mejorar la navegabilidad y aumentar los volúmenes de tráfico por vía navegable, debido al número limitado de proyectos propuestos y ejecutados por los Estados miembros.
2. El Consejo acoge con satisfacción, en general, el informe del Tribunal de Cuentas Europeo. Fomentar el transporte por vías navegables interiores es un elemento vital de la política de transportes de la Unión y el informe aporta al Consejo una valiosa contribución para el debate de orientación.
3. El Consejo considera que las condiciones de mercado en el sector de la navegación interior son particularmente difíciles. La reestructuración industrial se ha traducido en una menor demanda de las mercancías a granel tradicionalmente transportadas por vías navegables interiores; la velocidad del transporte por vías navegables interiores es lenta, y las entregas de puerta a puerta son posibles sólo en situaciones excepcionales. Al mismo tiempo el transporte por carretera sigue siendo altamente competitivo. Por ello, el Consejo estima que la estrategia aplicada para el cambio modal hacia el transporte por vías navegables interiores en la última década ha creado un impulso positivo. Sin una estrategia en favor del transporte por vías navegables interiores, la cuota modal podría haberse deteriorado sustancialmente en lugar de registrar el incremento marginal que muestran las estadísticas. Por ello, el Consejo considera que la evaluación de la eficacia de las medidas debería basarse en análisis sólidos, en los que se tengan en cuenta los efectos de las políticas de transporte y los de las tendencias económicas y sociales generales por separado.

4. El Consejo considera que la eliminación de los puntos de estrangulamiento es útil para el desarrollo de las infraestructuras de navegación interior. Sin embargo, suele haber más de un punto de estrangulamiento en cada corredor de transporte fluvial y hay casos en los que solo se obtendrá el máximo beneficio de determinadas inversiones una vez que todos los puntos de estrangulamiento se hayan eliminado. En este contexto, deben tenerse en cuenta las circunstancias específicas y las posibles interdependencias entre proyectos.
5. El Consejo concuerda en que las medidas podrían ajustarse mejor. El Consejo toma nota de las recomendaciones del Tribunal de Cuentas Europeo y de las reacciones al respecto de la Comisión.
6. El Consejo subraya que la priorización de los proyectos es una herramienta fundamental para asegurar los mejores resultados de las políticas en vista de la limitada disponibilidad de fondos. El Consejo señala que el concepto de corredores de la red de básica ofrece un marco para dicha priorización.
7. Por último, el Consejo confirma que el mantenimiento de las vías navegables interiores es un instrumento clave para preservar las buenas condiciones de navegabilidad. Sin embargo, la planificación y ejecución de dicho mantenimiento tiene grandes costes económicos. El Consejo reitera que las medidas de mantenimiento se financian principalmente mediante los presupuestos de los Estados miembros y que establecer requisitos que finalmente conducen a compromisos presupuestarios no es coherente con los principios básicos de las políticas de la Unión. La inclusión de más actividades de mantenimiento dentro del mecanismo «Conectar Europa» ofrecería un incentivo adicional para llevar a cabo el mantenimiento de las vías de navegación interior.