

El Libro Blanco sobre la política común de transportes

Casimiro IGLESIAS PÉREZ

Director Técnico de la Dirección General de Planificación Interregional de Grandes Infraestructuras

RESUMEN: El Plan Director de Infraestructuras se va a desarrollar en un escenario fuertemente condicionado por la dinámica del proceso de construcción europea. Este ha sido uno de los elementos fundamentales que han servido para definir la orientación general del PDI y de sus propuestas concretas de actuación. En materia de transportes, el PDI ha nacido de forma casi simultánea con una nueva definición, más ambiciosa, de la Política Común de Transportes, marcada por el "Libro Blanco" elaborado por la Comisión. El presente artículo describe las líneas generales del Libro Blanco y recoge, brevemente, un esbozo del análisis crítico del documento realizado desde la posición española, que ha servido para perfilar, junto con los restantes países miembros, el documento de Conclusiones adoptado por el Consejo de Ministros de Transportes de los pasados días 7 y 8 de junio, que constituye el primer paso para la aplicación efectiva de la nueva Política Común de Transportes.

I. INTRODUCCIÓN

A finales de 1992, la Comisión de la Comunidad Europea presentó una Comunicación al Consejo sobre "El curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible" (1). Este documento, más conocido como el "Libro Blanco", tiene por objeto definir una nueva orientación de la Política Común de Transportes (en lo sucesivo PCT) en el medio plazo.

Para ello, el Libro Blanco se apoya, por un lado, en un diagnóstico de los principales problemas y tendencias que se observan en el

funcionamiento del sistema de transportes a nivel europeo, y por otro, en un análisis detallado de los retos que se plantearán a la PCT durante los próximos años, especialmente los derivados del proceso de construcción europea.

Por su propia concepción, el Libro Blanco no constituye un documento "ejecutivo", sino que pretende, fundamentalmente, establecer un marco general que sirva de base a las instituciones políticas de la Comunidad para la adopción de las medidas concretas de desarrollo de la PCT.

(1) COM (92) 494 final, 2 de diciembre de 1992

2. JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL LIBRO BLANCO

La PCT ha experimentado durante los últimos años un considerable progreso, que se ha centrado, de manera sustancial, en la progresiva liberalización de la prestación de servicios de transporte dentro de la Comunidad.

Los avances conseguidos en este terreno, junto con la aplicación del Tratado de la Unión Europea, llevan a la Comisión al convencimiento de que es preciso dar un nuevo impulso a la PCT, que deberá ser objeto, además, de una nueva orientación.

En efecto, la Comisión considera que a partir de 1993 la PCT deberá concebirse como una política más global, destinada al correcto funcionamiento del sistema de transportes comunitario en el marco del espacio económico europeo, frente a la concepción, más restrictiva desarrollada hasta ahora, y dirigida, fundamentalmente, a la supresión de trabas a la libre prestación de servicios de transporte.

3. LAS LINEAS GENERALES DEL LIBRO BLANCO

El desarrollo e integración de los sistemas de transportes de la Comunidad, al servicio de un funcionamiento eficaz del mercado único, constituye el eje básico en torno al que se articulan, tanto el diagnóstico como las propuestas del Libro Blanco. Ello supone, a juicio de la Comisión, la puesta en práctica de cuatro líneas de actuación, relativas a:

- **Marco económico y reglamentario**, donde la prioridad se centra en la imputación de los costes de infraestructura y la regulación de las ayudas públicas, además del desarrollo y seguimiento de las medidas liberalizadoras ya adoptadas.

- **Armonización técnica**, situándose como prioridades el asegurar la interoperabilidad de las redes y sistemas de transporte, y la introducción de nuevas tecnologías. El transporte combinado es

objeto de una atención preferente en este campo.

- **Investigación y desarrollo**. Se apoya un mayor protagonismo de la I+D en transportes dentro del Cuarto Programa Marco de Investigación y Desarrollo. Los campos prioritarios de actuación se dirigen al transporte multimodal y la telemática.

- **Redes transeuropeas**. En esta línea de actuación, de gran importancia para España, el Libro Blanco propone continuar con el desarrollo de las actuales redes (carreteras, ferrocarriles de alta velocidad, vías navegables y transporte combinado), así como su extensión a otros modos (p.e. ferrocarril convencional) y a otros países europeos no comunitarios (fundamentalmente de la Europa Central y Oriental). Se hace un especial hincapié en una nueva concepción intermodal de las redes transeuropeas, tanto para el transporte de mercancías como de viajeros. En este último caso se apunta la idea de una "Red de los Ciudadanos" para el transporte colectivo, constituida por servicios y sistemas integrados de ferrocarril, autobús y avión.

Además de las exigencias anteriores, que se plantean al sistema de transportes como consecuencia del mercado único, se identifican otras cuatro líneas de actuación para la PCT:

- **Seguridad**, centrada muy especialmente en la seguridad vial con tres tipos básicos de actuaciones: educación y comportamiento de los conductores, normas técnicas para vehículos e infraestructuras. Junto a ella, las preocupaciones de la Comisión se dirigen también al transporte marítimo, aéreo y de mercancías peligrosas.

- **Protección del medio ambiente**. La preocupación por la protección del medio ambiente, que se sitúa como uno de los objetivos fundamentales de la PCT, constituye, probablemente, el rasgo más característico del Libro Blanco. Como líneas fundamentales de actuación se proponen normativas rigurosas en materia de emisiones y ruido, el fomento del transporte colectivo frente al automóvil y una cuidadosa evaluación ambiental de los proyectos de infraestructuras.

- **Política social**, orientada a la mejora de la capacitación profesional para el acceso a la

profesión de transportista en todos los modos y la regulación estricta de los tiempos de trabajo.

- **Relaciones exteriores**, donde se presta especial atención a las relaciones con los países de la Europa Central y Oriental.

El Libro Blanco incluye, como Anexo, una relación detallada de medidas prioritarias en los diferentes ejes o líneas de actuación para el período 1993-1994 (Apéndice 1).

Todas las líneas de actuación se dirigen al logro del objetivo global de la PCT, que se expresa en términos de asegurar una "movilidad sostenible o duradera". Esto se traduce en dos planteamientos de base que impregnan la totalidad del documento, tanto en el enfoque del diagnóstico como en la orientación de las propuestas:

- La constatación del agotamiento de las posibilidades de expansión física de las infraestructuras, lo que introduce un límite en el crecimiento de la demanda, a menos que se introduzcan medidas de gestión que optimicen la capacidad del conjunto del sistema.

- El reconocimiento de la importancia de los impactos ambientales derivados de la construcción y explotación del sistema de transportes, cuya minimización se introduce como objetivo básico de la PCT, y como condición necesaria para asegurar un funcionamiento eficaz del sistema a largo plazo.

4. VALORACIÓN GENERAL DEL LIBRO BLANCO DESDE LA ÓPTICA ESPAÑOLA

El Libro Blanco realiza un diagnóstico, correcto en términos generales, de los problemas del sistema de transportes a nivel europeo. Es preciso subrayar, sin embargo, que este diagnóstico resulta demasiado global, lo que conduce a conclusiones y generalizaciones que pueden ser excesivamente simplificadoras. Por ejemplo, no se hace una distinción suficiente de los problemas ligados a cada tipo de movilidad (urbana, regional, rural, internacional, transfronteriza, etc.).

Aunque, ciertamente, un documento de este tipo no puede reflejar la diversidad de

situaciones que coexisten dentro de un ámbito tan amplio y heterogéneo como la Comunidad, debería, al menos, reflejar de forma clara los dos grandes grupos de problemáticas que se pueden fácilmente identificar dentro del ámbito comunitario:

- Las zonas densamente pobladas y de alto desarrollo económico, que se sitúan en el centro de la Comunidad, con elevados niveles de dotación de infraestructuras pero afectadas por problemas de saturación espacial, congestión y deterioro ambiental.

- Las regiones o países periféricos, menos poblados y menos ricos, cuyo principal problema es lograr una suficiente competitividad dentro del espacio europeo, que puede verse lastrada por su insuficiente dotación de infraestructuras, pero donde los problemas ambientales y de congestión no se presentan con la misma virulencia, salvo en sus grandes áreas metropolitanas, cuya problemática se asemeja, con matices, a la que sufren las zonas centrales.

El diagnóstico que realiza el Libro Blanco se corresponde con una óptica centroeuropea, reflejo de la primera de las problemáticas señaladas. Aunque no faltan algunas referencias a los problemas derivados de las situaciones periféricas, su tratamiento es claramente insuficiente. Parecería más ajustado a las diversas situaciones que coexisten en la Comunidad un diagnóstico global que tuviera en cuenta, con un peso similar, los problemas derivados de la congestión y los producidos por los déficit de accesibilidad.

Como consecuencia del desequilibrio en el diagnóstico se observa un sesgo en la orientación de las propuestas, que podría llegar a ser desfavorable para los países periféricos. Así, por ejemplo, el Libro Blanco asume como un objetivo prioritario la necesidad de transferir tráfico desde la carretera a otros modos (fundamentalmente el ferrocarril) menos congestionados y de menor impacto ambiental.

Esta orientación parece poco discutible en ámbitos densamente poblados, pero su generalización a regiones periféricas o con escasa generación de tráfico puede traducirse en efectos muy negativos en el plano económico y de la cohesión social, al penalizar, sin excesiva justificación, a la carretera, que es el modo que proporciona la mejor alternativa para atender las

necesidades de transporte de estas regiones. Esto puede verse agravado en un contexto restrictivo de las ayudas a modos como el ferrocarril, que, con fuertes subvenciones, podría constituir la alternativa a la carretera, pero que difícilmente podría sobrevivir en estas zonas en un marco de autosuficiencia y equilibrio financiero.

Las propuestas que se avanza en materia de armonización fiscal, técnica y social, como medida para lograr, entre otros objetivos, la transferencia de tráfico desde la carretera a otros modos, aplicadas de forma indiscriminada, sin tener en cuenta las necesidades de movilidad y la realidad socioeconómica de cada ámbito, pueden traducirse, en algunas zonas periféricas, en una pérdida de competitividad muy importante del transporte por carretera, sin que esto se traduzca en ventajas para otros modos y ni siquiera en un menor coste social o ambiental.

Por otra parte, se observa una clara preocupación, sin duda justificada, por los problemas que crea la apertura de la Comunidad al Este. Por el contrario, el Libro Blanco apenas hace referencia a los problemas de transporte dentro de la Cuenca Mediterránea, tanto en lo que se refiere a los flujos intraeuropeos como con el Norte de África. Se aprecia, nuevamente, un excesivo sesgo centroeuropeo, que lleva a concentrar la atención en la frontera oriental de la Comunidad, olvidando en gran medida que

existe una frontera Sur, que constituye un ámbito enormemente sensible para la Comunidad y que padece importantes problemas económicos, sociales y políticos.

Finalmente, cabe señalar como crítica, que el Libro Blanco presta una escasa atención a las situaciones de insularidad, que son muy importantes en el caso de España.

Desde su aparición, el Libro Blanco ha estado sometido a un proceso de análisis y debate dentro de la Comunidad. Fruto de este proceso ha sido la aprobación en el Consejo de Ministros de Transportes celebrado los días 7 y 8 de junio de un Documento de Conclusiones del Consejo sobre el Libro Blanco, en el que se recoge una postura de consenso entre los distintos países miembros sobre los análisis y las propuestas del Libro Blanco (Apéndice 2). La participación activa de todos los países miembros en su elaboración ha permitido llegar a un documento en el que se reflejan las distintas sensibilidades y problemáticas que afectan al transporte en Europa, superando así, en gran medida, los desequilibrios y lagunas que se podían achacar al Libro Blanco.

El Libro Blanco, como documento de reflexión elaborado por la Comisión, y las Conclusiones del Consejo del 7 y 8 de junio, como documento que refleja el acuerdo político de los Doce, constituyen las dos piezas que van a marcar la evolución de la PCT en un futuro próximo.

APÉNDICE I

LIBRO BLANCO

ANEXO III

“PRIORIDADES DE LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES 1993-1994”

EJES DE ACCION

1. Desarrollo e integración de los sistemas comunitarios de transporte

1.a. Marco económico y normativo

Imputación de los costes de infraestructura y de otros costes externos, incluido el recurso a incentivos fiscales y un sistema impositivo

comunitario territorial sobre los vehículos de transporte pesado.

Eliminación de las restricciones al alquiler de vehículos para el transporte de mercancías y de autobuses en otros Estados miembros, y servicios de transporte por cuenta propia (seguimiento del Reglamento 881/92).

Medidas positivas para el desarrollo de las vías de navegación interior.

Fortalecimiento de las propuestas EUROS, medidas positivas y fomento del transporte marítimo de cabotaje.

Inventario de las ayudas concedidas por los Estados, criterios para su evaluación, requisitos de notificación.

Creación de sistemas estadísticos sobre transporte de mercancías por vía marítima y los accidentes de carretera.

Libre prestación de servicios internacionales en el sector del taxi.

1.b. Armonización técnica

Armonización técnica de los buques de navegación interior; los vehículos para el transporte por carretera; el transporte combinado y los ferrocarriles, prestando especial atención a la interoperabilidad de la red para los trenes de alta velocidad.

Evaluación de las repercusiones del aumento de las dimensiones de los contenedores sobre la economía, las infraestructuras y la seguridad; armonización de las unidades de carga (cajas móviles y contenedores).

Normalización de los equipos para el control del tráfico aéreo (ATC), desarrollo de sistemas de tráfico de buques (VTS) y sistemas para el intercambio electrónico de datos (EDI) portuarios.

1.c. Investigación y desarrollo

Establecimiento de un enfoque coherente de I+D en materia de transportes dentro del cuarto programa marco.

Continuación de las medidas relativas a la gestión del tráfico, los aspectos logísticos y la demanda de todos los modos de transporte; aspectos medioambientales del transporte.

Cooperación práctica con otras organizaciones europeas de I+D en el sector del transporte, especialmente EUREKA, EUROCONTROL, COST y OCDE.

1.d. Desarrollo de redes

Reglamento marco; directrices para los ferrocarriles convencionales, los puertos y los aeropuertos, gestión del tráfico aéreo (ATM) y gestión del tráfico de buques (VTM); medidas para garantizar la integración y el carácter multimodal del sistema.

Despliegue de la telemática con arreglo a las directrices ya propuestas, especialmente en el transporte por carretera.

Directrices para la creación de una "Red de los Ciudadanos" de servicios intermodales de transporte de pasajeros.

Elaboración de un marco en apoyo de la infraestructura de la red de transporte en terceros

países (especialmente en Europa Central y Oriental).

2. Seguridad en el transporte

Aplicación de un programa de seguridad vial con acciones prioritarias en los sectores de la educación y la conducta al volante del conductor, la seguridad de los vehículos y las infraestructuras.

Fortalecimiento de la legislación comunitaria sobre el transporte de mercancías peligrosas en el transporte nacional e internacional.

Especificaciones y procedimientos operacionales comunitarios basados en las normas de EUROCONTROL, sistemas de declaración obligatoria de incidentes (MIR) e investigación de los accidentes de aviación.

Aplicación convergente en la Comunidad de las normas internacionales sobre seguridad y la prevención de la contaminación en el mar; fortalecimiento y aplicación efectiva del control por parte de los Estados rectores de puertos.

3. Protección del medio ambiente

Revisión y fortalecimiento de las directivas técnicas sobre los aspectos medioambientales (emisiones, ruidos) del comportamiento en carretera de los vehículos.

Fomento de un transporte público más seguro y apoyo a las iniciativas locales en favor de los ciclistas y los peatones con el fin de contribuir a la calidad del medio ambiente urbano.

Índices y métodos de cálculo normalizados en la exposición al ruido, normas sobre la no inscripción en los registros de las aeronaves más ruidosas del Capítulo III y sobre las emisiones del NOx.

Desarrollo de sistemas de gestión de las corrientes de residuos y de prevención de la contaminación originada por los buques.

4. Protección social

Modificación de las normas sobre el acceso a la profesión, la formación, los tiempos de conducción y los tiempos de descanso en el transporte de mercancías por carretera.

Tripulación y condiciones de trabajo en las vías de navegación interior.

Mejora del transporte para las personas con movilidad reducida; condiciones de accesibilidad.

Sistemas comunitarios de limitación del tiempo de vuelo y requisitos mínimos de formación para determinadas profesiones en la aviación civil.

Niveles mínimos de formación y educación para los oficiales de marina.

Tiempos de trabajo en los distintos sectores de transporte.

5. Relaciones exteriores

Respuestas y ejecución de mandatos para la negociación de acuerdos con terceros países.

Relaciones exteriores en el sector del transporte marítimo, con medidas para eliminar las restricciones al mercado y para encauzar las relaciones navieras con los terceros países.

Asistencia técnica a los países de la Europa Central y Oriental y a los países de la antigua Unión Soviética, incluida la cooperación en la gestión y el control del tráfico aéreo (ATM/ATC).

Fortalecimiento de la participación y el estatus de la CE en las organizaciones internacionales que se dedican al transporte.

Aplicación de las conclusiones de la Primera Conferencia Paneuropea celebrada en Praga

(octubre de 1991) y de la Conferencia del Báltico celebrada en Szczecin (marzo de 1992).

Medidas previstas por la legislación actual

La legislación actual exige una serie de medidas legislativas: mejoras en la disponibilidad y calidad de la información sobre el funcionamiento del mercado interior de transportes; criterios sobre la nueva liberalización de los ferrocarriles; la próxima fase del programa para solucionar la saturación en las vías de navegación interior; criterios y métodos para evaluar las tarifas aéreas excesivamente elevadas o excesivamente baratas; mayor liberalización de los servicios regulares nacionales de transporte de pasajeros en autobús y autocar; disposiciones sobre el horario de verano.

APÉNDICE II

COMUNICACION DE LA COMISION SOBRE EL CURSO FUTURO DE LA POLITICA COMUN DE TRANSPORTES (LIBRO BLANCO)

CONCLUSIONES DEL CONSEJO DE 7 Y 8 DE JUNIO DE 1993

El Consejo, habiendo celebrado un debate general sobre la comunicación de la Comisión relativa al curso futuro de la política común de transportes (Libro Blanco) (1):

1. Acoge con satisfacción este enfoque integrado, en el que se abordan aspectos económicos, sociales, de medio ambiente y de seguridad, así como de infraestructura y de investigación y desarrollo.
2. Recuerda el importantísimo papel que desempeña el transporte a la hora de facilitar el funcionamiento del Mercado Único.
3. Toma nota de que la política común de transportes contribuirá al progreso económico y social, facilitando la libre circulación de mercancías y de personas; la política común de transportes conducirá así a una estructura de mercado eficiente.
4. Reconoce que es necesario fomentar la cohesión económica y social y contruir a reducir las disparidades regionales, tomando en consideración las peculiaridades de las regiones insulares, sin litoral o periféricas, cuyos enlaces de acceso y sistemas internos de transporte necesitan un desarrollo mayor.

5. Se ocupará de garantizar la conclusión de la normativa pendiente relativa al Mercado Único, su desarrollo posterior y su funcionamiento real.
6. Se ocupará de tomar otras medidas a nivel comunitario para desarrollar la política común de transportes, en los ámbitos que corresponda, en particular, en lo referente a armonización fiscal, técnica y social.
7. Subraya, sin perjuicio de la competencia exclusiva de la Comunidad, la importancia de la subsidiariedad en el desarrollo continuado de la política común de transportes, en virtud de la cual la Comunidad intervendrá sólo cuando y en la medida en que los objetivos de la acción propuesta no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por lo tanto, puedan lograrse mejor a nivel comunitario.
8. Reconoce la necesidad, habida cuenta del requisito de libre elección del modo de transporte, de lograr un equilibrio entre los efectos globalmente positivos del transporte en el desarrollo y la protección del medio ambiente.
9. Pone de relieve la necesidad de velar por que la política común de transportes desempeñe un papel activo en el fomento de medidas que generen ventajas globales para el medio ambiente, como la conservación de la energía y una reducción de las emisiones de los vehículos.

(1) doc. 11011/92 TRANS 181 MAR 77 AER 80 [COM (92) 494 final]

10. Expresa su preocupación ante el problema de la congestión del tráfico, en especial en las zonas densamente pobladas de la Comunidad y reconoce la función de mejora que pueden desempeñar los sistemas telemáticos avanzados para transportes y otros sistemas de gestión del tráfico, así como unos sistemas de transporte público para largas distancias eficientes y seguros y formas alternativas de transporte, para reducir este problema.
11. Insiste en la importancia de fomentar un transporte que respete el medio ambiente, que optimice costes, eficiente y seguro, en particular el ferrocarril, la navegación fluvial, los trayectos marítimos cortos y el transporte combinado, teniendo en cuenta el volumen y el tipo de la demanda.
12. Reconoce, no obstante, el papel fundamental del transporte por carretera por su flexibilidad, por ser especialmente conveniente para distancias cortas y en zonas de baja densidad de población y por el enlace que proporciona a los diferentes modos de transporte.
13. Subraya, sin prejuicio de las competencias de los Estados miembros en lo relativo a las infraestructuras de su territorio, la importancia de mejorar la circulación en los principales ejes de tránsito, en especial mediante la construcción de enlaces clave entre la redes nacionales.
14. Reconoce la necesidad de facilitar el tránsito de transportistas comunitarios a través de terceros países y el papel continuado que la Comunidad puede desempeñar para resolver dicho problema.
15. Admite que la rápida adopción de orientaciones en materia de redes transeuropeas, incluidas las redes integradas de transporte de pasajeros y mercancías.
 - a) contribuirá a aliviar los problemas de tránsito a que se hace referencia en los puntos 13 y 14.
 - b) contribuirá a mejorar las comunicaciones con regiones insulares, sin litoral o con periféricas, y dentro de las mismas.
16. Destaca la importancia de unos sistemas de transporte intermodales y unas redes de distribución eficaces y de fácil alternancia que permitan al mismo tiempo un nivel elevado de accesibilidad y de interconexión.
17. Subraya la importancia de la coherencia entre los planes de inversión de los Estados miembros que tengan repercusión a escala comunitaria.
18. Reconoce que la demanda de los distintos medios de transporte no debe fomentarse recurriendo al falseamiento de la competencia; por ello, las medidas para la posterior armonización se orientarán a :
 - a) Establecer un sistema justo de participación en los costes de infraestructura.
 - b) La aplicación más estricta de la normativa vigente, en particular en lo relativo a horas de conducción, así como el examen de la necesidad de nuevas normas, que podrían también tener en cuenta las condiciones de trabajo.
 - c) Garantizar, cuando sea necesario, la compatibilidad técnica de los sistemas utilizados en los modos de transporte y entre ellos.
 - d) Elaborar normas rigurosas en materia de seguridad y de inocuidad para el medio ambiente; además, se estudiará con la debida atención la cuestión de la internalización de los costes externos relacionados, entre otras cosas, con el medio ambiente y la seguridad.
19. Recalca de manera especial, en relación con las ayudas estatales, la necesidad de transparencia en la financiación de las empresas de transporte tanto privadas como públicas, teniendo en cuenta las características especiales del sector de los transportes, para evitar el falseamiento de la competencia.
20. Conviene en que no debe permitirse que el desplazamiento de la demanda hacia otros medios de transporte, como resultado de cualquier medida futura, empeore la posición competitiva de regiones insulares, sin litoral o periféricas, donde un medio especial de transporte desempeñe un papel primordial para facilitar el acceso a los mercados.
21. Conviene en que deben realizarse avances, evitando duplicaciones, en lo que se refiere a la seguridad del transporte incluida la seguridad de los pasajeros y el transporte de mercancías peligrosas, tanto a nivel nacional y comunitario como en un contexto internacional más amplio.
22. Toma nota del propósito de la Comisión de presentar una comunicación relativa a un plan comunitario de seguridad vial orientado al comportamiento humano, a los vehículos y a las infraestructuras para que se examine a fondo durante las próximas Presidencias.

23. Recuerda que la Resolución del Consejo de 16 de diciembre de 1991 (1) estipula que la investigación y el desarrollo sobre el transporte a escala comunitaria deberían contribuir a establecer un equilibrio entre las ventajas económicas directas que ofrece el sector de los transportes y sus inconvenientes para el bienestar de los ciudadanos de la Comunidad, y acoge con agrado la inclusión de un plan de investigación sobre transportes dentro del Cuarto Programa Marco.
24. Recalca la necesidad de determinar las líneas generales y los procedimientos de una dimensión exterior común para cada sector de transportes, complementaria de los avances logrados en la realización del Mercado Único, para poder defender de la mejor manera posible los intereses de la Comunidad y de sus Estados miembros frente a terceros países.
25. Invita a la Comisión, a la luz de estas conclusiones del Consejo, a que asuma el seguimiento de su Libro Blanco:
 - a) Garantizando la realización y el funcionamiento adecuado del Mercado Común.
 - b) Presentando las propuestas necesarias, con su calendario correspondiente.
 - c) Siguiendo de cerca el desarrollo del sector de los transportes en la Comunidad.
26. Considera que la aplicación de la política común de transportes es un proceso continuado que debe adaptarse de forma periódica y, por tanto, se compromete a volver a estudiar el tema regularmente; en este contexto, invita a la Comisión a que actualice su programa de forma regular si es necesario y a que mantenga al Consejo informado sobre sus intenciones y prioridades relativas al plan de propuestas que vayan a presentarse al Consejo.

(1) Ver doc. 10401/91 PV/CONS 81 TRANS 203, p. 15.