



# enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 18

Edición de junio-julio2006

## En este número

- [Noticias](#)
- [De interés](#)
- [convocatorias](#)

## NOTICIAS

### ENERGÍA

#### ACUERDO EN EL PARLAMENTO SOBRE EL PROGRAMA DE COMPETITIVIDAD E INNOVACIÓN

El 1 de junio el Parlamento Europeo adoptó, en primera lectura, el primer "Programa Marco de Innovación y Competitividad" (CIP). Entre 2007 y 2013, la UE destinará 3,6 mil millones de euros a unas 350.000 pymes para apoyar su inversión en todo lo referente a innovación y crecimiento.

El nuevo programa apoyará acciones que ayuden a las empresas a innovar, impulsando asimismo la eficiencia energética y los recursos de energía renovables. Concretamente el programa tiene los siguientes objetivos:

- Fortalecer la competitividad de las empresas, especialmente en las pymes
- Promover todas las formas de innovación incluyendo la eco-innovación

- Acelerar el desarrollo de una Sociedad de la Información basada en la sostenibilidad, la competitividad y la innovación.
- Promover la energía inteligente y los nuevos recursos de energía renovables en todos los sectores, incluyendo el transporte.

Por último, el CIP está compuesto de tres programas específicos, de los cuales, uno es el "Programa de Energía Inteligente para Europa" con un presupuesto de 730 millones de euros. Se espera la adopción final en Consejo en las próximas semanas

#### PRIMER INFORME DEL GRUPO DE ALTO NIVEL SOBRE COMPETITIVIDAD, ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE

El Grupo de Alto Nivel sobre competitividad, energía y medio ambiente adoptó el pasado 2 de junio su primer informe. Este Grupo, formado por representantes de la Comisión como el Comisario de Empresa e Industria, Günter Verheugen, o el de Energía, Andris Piebalgs, de los Estados miembros, representados por algunos de sus Ministros de Comercio e Industria o de Economía, del Parlamento Europeo y de los sectores de la Industria, o de la Sociedad Civil, tiene como objetivo contribuir al fortalecimiento de la coherencia entre las iniciativas políticas y legislativas, y a la puesta en marcha de un marco reglamentario más estable y competitivo. En efecto, este grupo responde a la convicción de que una aproximación conjunta del aprovisionamiento energético, de

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

la protección del medio ambiente y de la mejora de la competitividad, tendrá efectos beneficios para la Unión Europea.

Este documento contempla una serie de recomendaciones al respecto:

La mejora y puesta en marcha de un marco legislativo europeo en el ámbito de la energía con el fin de garantizar un sistema más competitivo de suministro de gas y electricidad  
Precios aceptables y previsibles para las industrias de fuerte intensidad energética  
Eficacia energética y conservación de los recursos

Revisión del sistema comunitario de intercambio de las cuotas de emisión.

Tras su reunión del pasado viernes 2 de junio, el Grupo de Alto Nivel ha decidido poner en marcha otros dos grupos ad hoc, uno para el estudio de las barreras a la inversión y los motores de inversión en las tecnologías energéticas e innovadoras, y el otro, estará dedicado al futuro energético a largo plazo de la UE.

Para acceder al informe:

[www.ec.europa.eu/enterprise/environment/hlg/hlg\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/enterprise/environment/hlg/hlg_en.htm)

## **LA COMISIÓN APRUEBA UNA ASIGNACIÓN RECORD A LOS PAÍSES ACP EN EL CAMPO DE LA ENERGÍA**

La Comisión Europea aprobó a inicios de junio una asignación de 220 millones de euros para las relaciones UE-ACP en el campo de la energía. Esta asignación es la más cuantiosa hasta el momento aprobada por parte de la UE para la cofinanciación de proyectos energéticos en África y en los países del Caribe y del Pacífico.

El principio esencial de esta asignación es proporcionar medios económicos que alienten el acceso de los más desfavorecidos a los servicios energéticos. La convocatoria para las propuestas se lanzará el 19 de junio. Los proyectos a cofinanciar deberán:

Mejorar el acceso a los servicios energéticos modernos para la población rural y la población de áreas peri-urbanas y de habitantes isleños.

Apoyar la buena gestión en el sector energético, y

Facilitar en el futuro los programas de inversión a gran escala en infraestructuras y en la distribución en las áreas rurales.

## **NUEVA ESTRATEGIA ENERGÉTICA EXTERIOR**

La Comisión Europea y el Alto Representante de la Política Exterior y de Seguridad Común y Secretario General del Consejo, Javier Solana, hicieron público a principios de junio un documento titulado "hacer frente a los riesgos energéticos externos" que fue presentado al Consejo Europeo del 17 de junio, en el que proponían acciones inmediatas para intensificar las relaciones con los principales proveedores de energía, los consumidores y los países de tránsito energético.

Entre otras cosas, el documento propone constituir reservas estratégicas de gas junto a las reservas de petróleo ya existentes. También aboga por la creación de nuevos conductos energéticos que diversifiquen el suministro actual de gas. En este sentido, se podría multiplicar por dos la aportación de gas argelino y mejorar las infraestructuras energéticas de Turquía para convertirla en un importante núcleo de tránsito de energías.

En cuanto a Rusia, se trata de un mercado energético de vital importancia para Europa, aunque lo cierto es que Rusia también se ha hecho bastante dependiente de la UE por lo que no hay que avivar los temores a un posible boicot energético ruso en favor de otros mercados como China o EEUU. El documento pide un acuerdo global con Rusia que incluya todos los productos energéticos y la integración de los mercados energéticos ruso y europeo de manera que sea mutuamente beneficioso, recíproco, transparente y no discriminatorio.

## **EL ALTO REPRESENTANTE PARA LA PESCA DE LA UE ESPERA UNA RESPUESTA POSITIVA POR PARTE DE IRÁN**

El Alto Representante para Política Exterior y de Seguridad Común de la Unión Europea, Javier Solana, abandonó Irán el 6 de junio después de un encuentro con el Ministro de Asuntos Exteriores iraní y el principal mediador del país en asuntos nucleares.

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

Solana fue a Irán para trasladarle las nuevas propuestas acordadas por los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU (más Alemania). Al terminar el encuentro, Solana declaró que el mismo fue positivo y que esperaba una pronta y favorable respuesta por parte de Irán.

Irán por su parte se mostró más escéptico, al declarar el mediador para asuntos nucleares, Ali Larijani, que las ofertas de las seis partes eran positivas pero presentaban ambigüedades que habrá que aclarar.

Por último, fuentes diplomáticas señalaron que una de las ofertas realizadas a Irán, fue suministrarle, un Reactor Nuclear de Agua Ligera y un suministro seguro de uranio enriquecido.

### **TERCER ENCUENTRO ENTRE LA UE Y LA OPEP**

El tercer encuentro entre la Unión Europea y la Organización de Países Exportadores de Petróleo tuvo lugar en Bruselas el día 7 de junio. Por parte de la UE, participaron el Comisario de energía, Andris Piebalgs; el Presidente del Consejo de Energía y Ministro de Economía y Trabajo de Austria, Martin Bartenstein; y el Ministro de Comercio e Industria de Finlandia, Mauri Pekkarinen.

Los representantes de ambas partes dieron la bienvenida a los progresos realizados desde el segundo encuentro mantenido en Viena justo un año atrás y se mostraron de acuerdo en la mayoría de puntos tratados. Resaltaron la importancia de inversiones a lo largo de toda la cadena de suministro y acordaron una serie de operaciones conjuntas de cooperación. Reafirmaron su interés común en unos precios estables, transparentes y predecibles del crudo.

Por otro lado, ambas partes intercambiaron información relativa a sus políticas energéticas, realizando la Comisión Europea una presentación del Libro Verde: "Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura"; la OPEP, por su parte, presentó sus estrategias a largo plazo en el desarrollo de los mercados.

Por último, las partes acordaron lo siguiente:

- Un desarrollo posterior de la propuesta de establecer un centro tecnológico de energía UE-OPEP.
- La celebración de un encuentro sobre almacenamiento y captura del carbono a celebrar en Riad en septiembre de este año.
- Una mesa redonda sobre políticas energéticas que tendrá lugar en Bruselas en noviembre de este año.
- Un encuentro UE-OPEP sobre el estudio en las inversiones que se necesitan en el campo de la refinería
- Un encuentro que tendrá lugar en diciembre de ese año sobre el impacto de las especulaciones financieras en el precio del crudo.

### **LA AGENCIA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE PREVIENE DEL USO ABUSIVO DE LA BIOMASA**

El pasado 8 de junio, la Agencia Europea de Medio Ambiente, con sede en Copenhague (EEA, en su acrónimo inglés) sacó a la luz un informe en el que advertía que un uso demasiado intensivo de la biomasa podría dañar el medio ambiente.

El informe señala que la UE debe gestionar el aumento en la producción de biomasa en línea con otras políticas y objetivos, protegiendo la biodiversidad y no produciendo más residuos, porque de otro modo podría ir en contra de la política comunitaria de minimizar residuos y de una agricultura y ganadería sostenibles.

Por último, recordar que la Comisión Europea adoptó en diciembre un plan de incremento en el uso de la biomasa para reducir la dependencia energética de Europa, contrarrestar el efecto invernadero y crear empleo en las zonas rurales.

### **INSTITUTO EUROPEO DE TECNOLOGÍA**

La Comisión adoptó el pasado 8 de junio una comunicación en la que define los elementos clave de su plan para la creación de un Instituto Europeo de Tecnología (IET) tras una amplia consulta con las partes interesadas y los Estados miembros. La Comisión delimita en su Comunicación determinados aspectos para

continuar la consulta y el debate de manera a preparar una propuesta formal antes de finales de año.

El IET estaría formado por una Junta de Gobierno que determinará los desafíos científicos estratégicos en ámbitos interdisciplinarios como las energías verdes o las nanotecnologías. Se seleccionarán, de forma competitiva, "comunidades de conocimiento" encargadas de llevar a cabo las tareas relacionadas con la investigación, la educación y la innovación, que estarán compuestas de universidades, centros de investigación y representantes de la industria. Estas comunidades tendrán la máxima flexibilidad en los que respecta a su propia estructura organizativa.

En su conjunto, el IET deberá lograr una fuerte identidad e integrar a los mejores equipos de universidades y centros de investigación de toda Europa, dotado de una verdadera autonomía.

Se trata de un proyecto insignia en favor de la excelencia en la educación superior, la investigación y la innovación. Para el Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, hay que reforzar estos tres vértices del triángulo del conocimiento. El IET tiene vocación de convertirse en un modelo de excelencia a nivel europeo y un símbolo de la sociedad del conocimiento en Europa para crear más y mejores empleos y generar prosperidad.

El Comisario de Enseñanza, Formación, Cultura y Multilingüismo, Ján Figel', declaró que el Instituto podrá atraer a los mejores estudiantes e investigadores del mundo y las empresas serán los principales socios del Instituto en los niveles estratégico y operativo, participando en las actividades de investigación y educación, fomentando el espíritu de empresa entre estudiantes e investigadores.

Esta iniciativa se une a otras ya llevadas a cabo en el campo de la innovación como el 7º Programa Marco, el Consejo Europeo de Investigación, las plataformas tecnológicas europeas o el programa para la competitividad y la innovación.

## **UNA POLÍTICA ENERGÉTICA PARA LA UNIÓN EUROPEA**

El Comisario responsable de Energía, Andris Piebalgs, declaró el pasado 8 de junio, con ocasión con el Consejo de Ministros de Energía, que se habían dado importantes pasos para la formulación de una política energética europea integrada, de acuerdo con el mandato dado por el Consejo Europeo de Hampton Court y sobre la base del Libro Verde "Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura".

El Consejo trató en detalle tres temas principales:

- 1) relaciones internacionales y energía: de los lazos energéticos exteriores con países como Rusia y los componentes de la OPEP.
- 2) el Mercado Interno de la Energía: se reconoció la importancia de los mercados energéticos regionales para alcanzar un mercado europeo completamente integrado.
- 3) el desarrollo de una política energética sostenible para Europa que busque un equilibrio entre el desarrollo sostenible y la competitividad: se trataron los progresos realizados para la realización de un plan de acción sobre eficiencia energética y se hizo un seguimiento del plan de acción de la biomasa.

El siguiente paso importante será la revisión estratégica energética de la UE que será presentada por la Comisión a finales de año.

## **NUEVO IMPULSO A LAS BIOENERGÍAS**

El Consejo de Ministros de Energía del pasado 8 de junio sirvió a los ministros de energía europeos para pedir que cada Estado tenga la capacidad de determinar sus propias políticas y objetivos respecto a la biomasa y a los biocarburantes. En concreto, pidieron libertad para decidir si dedican sus bioenergías a la calefacción, a la refrigeración, al transporte o a la electricidad.

Asimismo, la Comisión lanzó una nueva plataforma de investigación y desarrollo para explorar futuros usos de los biocarburantes y de la biomasa en Europa. Esta plataforma liderada por la industria intentará llevar a cabo una estrategia europea para producir biocarburantes que sean compatibles con las infraestructuras actuales, en particular, con las aplicaciones de transporte. Se presentó un

documento de visión para el 2030 y más allá, que formará la base de la futura estrategia.

Los ministros declararon que la política europea sobre biomasa debería centrarse en los aspectos de investigación y desarrollo y en asegurar un buen funcionamiento de los mercados a nivel europeo y mundial. En particular, habría que centrarse en los biocombustibles de segunda generación y en las biorefinerías.

Los ministros invitaron a la Comisión a revisar la legislación de residuos para promover el uso de la biomasa y de los residuos limpios como combustibles, y también invitaron a la Comisión a revisar la legislación sobre subproductos animales para promover su uso como fuente de energía renovable.

## **LA IMPORTANCIA DEL HIDRÓGENO PARA EUROPA**

En un discurso pronunciado en la Conferencia Mundial del Hidrógeno como fuente de Energía el 13 de junio en Lyon, el Comisario Europeo de Ciencia e Investigación, Janez Potocnik, expuso las ventajas del hidrógeno como fuente energética para el futuro en Europa.

Según el Comisario, limpiar nuestros sistemas energéticos convencionales basados en fuentes de energía fósil e introducir nuevas fuentes es una tarea compleja y cara, pero es al mismo tiempo una oportunidad de oro para crear riqueza, mejorar la salud, el medio ambiente y estabilizar el mundo.

En este sentido, la Comisión Europea, ha identificado en la propuesta del 7º Programa Marco para la Investigación, un número de prioridades de investigación en materia de energía que van desde el desarrollo de energías renovables hasta la fusión.

Otra área prioritaria para la Comisión es el desarrollo de Plataformas Tecnológicas en el área de la energía. La Plataforma Europea de Hidrógeno y Pilas de Combustible está realizando un trabajo satisfactorio en lo que se refiere a movilizar a los actores interesados en Europa. Esta plataforma acaba de presentar a la Comisión su propuesta de Plan de Implementación que constituirá un documento clave ya que establece las prioridades y los objetivos que integran las acciones de investigación y demostración necesarias para

conseguir que el hidrógeno y las pilas de combustible entren en el mercado en un plazo de 5 a 10 años.

Este plan se llama Iniciativa Tecnológica Conjunta (JTI en sus siglas en inglés) y pretende además crear oportunidades para llevar a cabo otras iniciativas publico-privadas financiadas por los Estados miembros y las regiones de la UE.

El Comisario subrayó la importancia de los partenariados público privados y de la cooperación internacional en esta área. Según Potocnik, está claro que es el momento de investigar, desarrollar, demostrar, validar y planificar nuevos sistemas de energía alternativa. Es necesario implantar soluciones que tengan un impacto a corto plazo además de soluciones a largo plazo. Es en este contexto donde el hidrógeno ocupa un lugar clave como fuente energética.

## **NEGOCIACIONES CON RUSIA SOBRE SU RATIFICACIÓN DE LA CARTA DE ENERGÍA**

El Tratado sobre la Carta de la Energía cubre áreas clave de comercio, protección de las inversiones, eficiencia energética, asuntos medioambientales y resolución de diferencias. Dicho tratado fue firmado en 1994, entró en vigor en 1998 y tiene 51 Estados signatarios de los que 46 ya lo han ratificado.

Uno de los Estados que no lo han ratificado aún es Rusia, de vital importancia para dicho Tratado. En estos momentos, Rusia está negociando con la UE el Protocolo de Tránsito que es un anexo opcional al Tratado. La importancia del tránsito energético se puso de manifiesto en la última crisis del gas entre Rusia y Ucrania.

El Comisario responsable de Energía, Andris Piebalgs se muestra esperanzado en lograr un acuerdo con Rusia durante la conferencia sobre energía que tendrá lugar en Rusia en octubre.

Rusia, por su parte, no está de acuerdo con determinados aspectos de la Carta Energética. En concreto, le gustaría que se reconociese el papel de Rusia como proveedor de energía nuclear y no está de acuerdo en permitir países centroasiáticos se beneficien del uso de sus infraestructuras de tránsito para gas procedente de estos países, que sería un 50%

más barato que el ruso. Además, Rusia pide contrapartidas por utilizar sus infraestructuras

## **NUEVA PUBLICACIÓN DE LA AGENCIA INTERNACIONAL DE ENERGÍA SOBRE EL FUTURO DE LA TECNOLOGÍA ENERGÉTICA**

La Agencia Internacional de Energía (IEA en sus siglas en inglés) publicó a finales de junio un estudio titulado "Perspectivas 2006 de la Tecnología Energética. Escenarios y Estrategias para 2050" como respuesta a la reunión de los líderes del G8 en julio de 2005.

El informe presenta la evolución de las tendencias energéticas actuales y concluye que teniendo en cuenta el aumento de las emisiones de CO2 y de la demanda de petróleo, no se está trabajando lo suficiente a nivel mundial, para conseguir una energía sostenible en el futuro. Sin embargo el desarrollo acelerado de nuevas tecnologías, combinado con programas ambiciosos de eficiencia energética para edificios, industrias y transportes, podrán invertir estas tendencias.

La próxima reunión del G8, que tuvo lugar entre el 15 y 17 de julio en San Petersburgo, trató la seguridad energética como uno de los temas principales.

## **AUGE DEL MERCADO DEL GAS NATURAL LICUADO**

La incipiente transformación en el mercado mundial del gas, debido al aumento del transporte por vía marítima del GNL (gas natural licuado), suaviza las tensiones relativas a la seguridad del suministro que viene sufriendo la Unión Europea. En la actualidad la mayoría del gas consumido en la UE llega a través de gaseoductos desde Rusia, Noruega y Argelia.

El fuerte crecimiento en el mercado de GNL desvinculará los precios del gas de los del petróleo en los próximos años y hará que la UE no dependa tanto energéticamente de Rusia, al poder traer el gas natural licuado por vía marítima desde más zonas del planeta.

Es importante citar la construcción de una nueva planta de refrigeración de GNL en el norte de Noruega, Hammerfest, construida por la empresa estatal Statoil que extraerá gas del

mar de Barents, lo congelará y lo transportará por vía marítima a EEUU, Francia y España. Esta planta estará lista para funcionar a finales del próximo año. Cada tanque de los transportados por vía marítima tendrá capacidad para abastecer energéticamente a una ciudad del tamaño de Ámsterdam para seis meses. Por otro lado, Rusia está preparando el inicio de la mayor planta de GNL del mundo en Stockman.

## **INAUGURACIÓN DE LA SECRETARÍA DE LA COMUNIDAD DE LA ENERGÍA**

Andris Piebalgs, Comisario europeo de Energía, y Martin Bartenstein, Presidente del Consejo de Energía de la UE, asistieron el pasado 26 de junio en Viena a la inauguración de la Secretaría del Tratado de Atenas, firmado el 25 de octubre de 2005, constitutivo de la Comunidad de la Energía entre la UE, Croacia, Serbia, Montenegro, la misión de Naciones Unidas en Kosovo, Albania, la antigua República de Yugoslavia de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, Rumanía y Bulgaria.

Dicha Secretaría es la institución central del Tratado de Atenas. El primer Director de la Secretaría será el búlgaro Slavtcho Neykov, negociador en el proceso de adhesión de Bulgaria a la UE en lo que se refiere al sector de la energía.

## **EL COMISARIO DE ENERGÍA DA LA BIENVENIDA AL ACUERDO QUE ACELERA LA CREACIÓN DEL GASEODUCTO NABUCCO**

El Comisario de Energía de la UE, Andris Piebalgs y los Ministros de Energía de Austria, Hungría, Rumanía, Bulgaria y Turquía respaldaron el 26 de junio en Viena acelerar la creación del gaseoducto "Nabucco" para transportar el gas del Mar Caspio a Europa sin pasar por Rusia.

El acuerdo que fue firmado en forma de declaración conjunta, indica que se aceleraran los trámites comerciales, reglamentarios y legales para construir "Nabucco". La Unión Europea pretende que para el 2025 el 10-15% del gas consumido en Europa provenga de esta zona.

Este proyecto aumentará la diversificación del suministro energético de la UE, y es

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

considerado como uno de los proyectos prioritarios en el marco de las redes transeuropeas de la energía. De hecho mejorar y construir infraestructuras energéticas fue considerado como una de las prioridades para la seguridad del suministro de la UE en el Libro Verde: "Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura".

## **PRIORIDADES DE LA PRESIDENCIA FINLANDESA**

El día 1 de julio se inició la presidencia finlandesa. El desarrollo la política energética es un tema clave para la Presidencia Finlandesa. En la primavera de este año, el Consejo Europeo acordó que una estrategia para una política energética más integral debería adoptarse en la primavera del año próximo y que la primera revisión anual estratégica de la Comisión debería tratarse en el Consejo Europeo de primavera de 2007. Los preparativos para las decisiones a tomar en la próxima primavera, se llevarán a cabo bajo la Presidencia Finlandesa. En relación con la política energética, Finlandia se concentrará en las relaciones con terceros países, en los mercados internos de electricidad y gas, en eficiencia energética y en el uso de las fuentes de energía renovables.

Durante su Presidencia, Finlandia trabajará para desarrollar el diálogo UE-Rusia y hacerlo más abierto. Finlandia probablemente organizará un encuentro del PPC (Acrónimo inglés de Permanent Partnership Council) sobre energía durante su Presidencia.

Al desarrollo del diálogo sobre energía podría también unirse una renovación del Acuerdo de Asociación y Cooperación entre la UE y Rusia (PCA, en su acrónimo inglés) en el 2007.

El establecimiento de una estrategia a largo plazo en el ámbito de las renovables y de nuevos objetivos cuantitativos, será más probable bajo presidencia alemana ya que la Comisión presentará sus planes sobre energías renovables en 2007.

## **PROPUESTA DE LA COMISIÓN EUROPEA DE REVISIÓN DE LAS EXENCIONES FISCALES EN EL ÁMBITO ENERGÉTICO**

La Comisión Europea adoptó el pasado 2 de julio una Comunicación en la que propone revisar más de una centena de exenciones fiscales que están legitimadas en la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía y que expiran en diciembre de 2006. La Comisión afirma en dicha Comunicación que la mayoría de dichas exenciones ya no tienen razón de ser.

La Comunicación sostiene que la Directiva tiene mecanismos flexibles para que los Estados miembros puedan seguir con sus medidas fiscales que estaban permitidas por las exenciones. Además, la Comunicación afirma que para el mantenimiento de regímenes fiscales que requieran de una nueva exención (de la cual es responsable el Consejo), dicha institución debería analizar dicha solicitud de renovación por parte de un Estado miembro, teniendo en cuenta el funcionamiento del mercado interior, de la libre competencia y de las políticas comunitarias en materia de medio ambiente, de energía y de transportes

## **LA COMISIÓN EUROPEA PREPARADA PARA UN NUEVO ACUERDO CON RUSIA**

La Comisión fijó el pasado 3 de julio un marco negociador para alcanzar un nuevo Acuerdo de Asociación y Cooperación (ASC) con Rusia, que sustituya el acuerdo actual. La Comisión propone un acuerdo que cubra toda la gama de la cooperación UE-Rusia, con un enfoque particular sobre la relación comercial y energética. La Comisión trabajará con la Presidencia finlandesa para alcanzar el apoyo del Consejo antes de finales de año y comenzar así las negociaciones lo antes posible.

En palabras de Benita Ferrero-Waldner, Comisaria de Relaciones Exteriores y Política Europea de Vecindad, Rusia es un socio estratégico para la UE y ambas comparten muchas áreas de interés e interdependencia, siendo de vital importancia que éstas sean reflejadas en el nuevo acuerdo, y que éste esté basado en el reconocimiento de valores comunes, como la democracia, los derechos humanos y el Estado de Derecho.

En la cumbre UE-Rusia de mayo de este año, los líderes acordaron desarrollar un nuevo acuerdo para reemplazar el ASC, que alcanzará el final de su periodo inicial de 10 años el 30 de noviembre de 2007.

## **EL G8 SE COMPROMETE A UNOS MERCADOS DE ENERGÍA ABIERTOS Y TRANSPARENTES**

Los líderes de los países más industrializados del mundo expresaron en la cumbre del G8, celebrada en San Petersburgo (15-17 julio), su apoyo a la apertura y transparencia de los mercados energéticos, en una cumbre ensombrecida por la creciente violencia en Oriente Medio y la consecuente subida de precios del crudo.

Los líderes de EEUU, Rusia, Japón, Alemania, Francia, Inglaterra, Italia y Canadá adoptaron una declaración común sobre seguridad energética global. Esta declaración común, es considerada como un paso más en la ratificación del Tratado de la Energía por parte de Rusia, el cual convierte los principios de seguridad y transparencia en los mercados energéticos en derecho vinculante, dejando de ser meras declaraciones de buena voluntad.

La declaración común contiene un Plan de Acción que contiene los siguientes puntos: incrementar la transparencia y la estabilidad de los mercados energéticos globales; mejorar la eficiencia energética y el ahorro; diversificar las fuentes de energía; y llevar a cabo políticas de desarrollo sostenible y que tengan en cuenta el cambio climático.

## **TRANSPORTES**

### **LA COMISIÓN EUROPEA DESEA LANZAR UNA CONSULTA GENERAL SOBRE POLÍTICA PORTUARIA**

La Comisión Europea que participó en una conferencia celebrada en Estocolmo, los días 1 y 2 de junio, sobre la organización de los puertos marítimos europeos, aprovechó la coyuntura para manifestar su deseo de lanzar una consulta y una reflexión con el fin de redefinir los principios de la futura política portuaria europea.

En palabras del Vicepresidente de la Comisión y encargado de transportes Jacques Barrot, los puertos europeos juegan un papel clave en la estrategia europea de crecimiento y empleo, debido a lo cual es esencial promover la inversión en estos sectores. Cabe recordar que la mayor parte de las mercancías que entran y salen de la UE lo hacen a través de los puertos.

Después del rechazo del Parlamento Europeo en primera lectura de la propuesta de directiva relativa al acceso al mercado de los servicios portuarios y del poco apoyo del Consejo, la Comisión retiró la propuesta en marzo de 2006. Las nuevas directrices de la política comunitaria relativa al sector portuario, formó parte de la revisión del Libro Blanco de los Transportes a finales de junio.

### **LIBRO VERDE SOBRE POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEA**

La Comisión Europea publicó el pasado 7 de junio un Libro Verde titulado "Hacia una política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y los mares" que abre uno de los procesos de consulta más ambiciosos en la historia de la UE.

En el Libro Verde se pregunta a los ciudadanos cómo desean abordar la cuestión de los océanos y los mares, que desempeñan un papel fundamental como motor de la prosperidad y como generadores de puestos de trabajo y de bienestar. Este proceso de consulta servirá a la Comisión para definir su nueva visión de política marítima integrada.

El documento presentado por la Comisión plantea que la gestión de los mares y los océanos se lleva a cabo con arreglo a criterios sectoriales e inconexos y plantea la necesidad de crear una política marítima europea que destape su potencial inexplorado.

Son muchos los sectores relacionados con la política marítima: transporte, navegación, comercio, industrias costeras y portuarias, producción de energía, pesca, acuicultura, investigación, turismo y un largo etcétera que funcionan de manera aislada los unos de los otros. Uno de los objetivos del Libro Verde será poner de manifiesto las interconexiones y la interdependencia de estos distintos ámbitos y la necesidad de una política integrada que gestione toda esta diversidad de actividades e

intereses. Debido a su envergadura, en la elaboración del Libro Verde han participado comisarios de diversas áreas.

El Presidente de la Comisión, José Manuel Barroso, declaró que los mares y océanos tienen mucho más que aportar y animó a todo el mundo a participar en la consulta pública. El Comisario de Asuntos Pesqueros y Marítimos, Joe Borg, animó a las regiones, a la industria del sector, a las ONGs y a los ciudadanos a formar parte del proceso de elaboración de la política.

Justo un día después de la presentación del Libro Verde y coincidiendo con el Día Mundial de los Océanos, tuvo lugar un importante encuentro organizado por el Intergrupo de Desarrollo Sostenible del Parlamento Europeo con el apoyo del Comité de las Regiones dedicado al Libro Verde en el que intervinieron los Comisarios Joe Borg y Stavros Dimas.

El plazo de consulta durará hasta el 30 de junio del 2007. En el siguiente link se puede acceder a una versión española del Libro Verde.

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy\\_en.html#com](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html#com)

## **PUBLICACION DE LA DIRECTIVA "EUROVIÑETA"**

En el Consejo de Transportes de 27 de marzo se adoptó por mayoría cualificada la directiva que modifica la directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, aprobando todas las enmiendas votadas por el Parlamento Europeo en segunda lectura. El 17 de mayo tuvo lugar la firma por el Consejo y el Parlamento. Su publicación tuvo lugar el pasado 9 de junio.

Para acceder al texto:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2006/L\\_157/L\\_15720060609es00080023.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2006/L_157/L_15720060609es00080023.pdf)

## **ESPACIO AÉREO EUROPEO COMÚN**

El pasado 9 de junio se firmó en Luxemburgo un acuerdo político para crear un espacio aéreo

europeo común (EAEC) entre la Unión Europea, Islandia, Noruega y los países asociados de Europa del sudeste (Albania, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Rumania, Serbia, Montenegro y la misión de la ONU en Kosovo).

Se trata del primer acuerdo global en el campo de la aviación desde la adopción de la hoja de ruta para desarrollar la política exterior de la Unión Europea en materia de aviación, uno de cuyos objetivos principales es crear un espacio aéreo común de aquí a 2010 con los países vecinos de la UE.

Este acuerdo asegurará niveles elevados y uniformes de seguridad en Europa, así como la aplicación uniforme de reglas de competencia y de derechos de consumidores. La UE está financiando en 2006 más de 30 talleres de formación, visitas de estudio y consejos de expertos para los países beneficiarios y continuará con las ayudas hasta lograr sus objetivos de crear un espacio aéreo común en 2010.

Este espacio común engloba 35 países y 500 millones de habitantes que suponen nuevas oportunidades para la industria aeronáutica. Asimismo, el acuerdo contribuirá a aprovechar plenamente las posibilidades de los países del sudeste europeo, desarrollando de manera óptima el tráfico aéreo y otras industrias paralelas como el turismo

## **MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA EUROPA**

El Comisario responsable de Transportes, Jacques Barrot, clausuró el pasado 15 de junio en París el 1er Salón Europeo de la Movilidad.

La movilidad se encuentra en el corazón del proyecto europeo, ya que Europa es ante todo un espacio de libertad y de libre circulación de bienes, de servicios, de capitales y de personas. La movilidad se logra mediante el desarrollo y la interoperabilidad de los medios de transporte.

La Comisión se esfuerza en lograr una movilidad sostenible para lo que se enfrenta a diferentes desafíos como la congestión de los medios de transporte que cuestan cada año el equivalente a un punto del PIB, 40.000 muertes al año, problemas medioambientales y de salud, y dependencia del petróleo.

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

El Comisario destacó el avance logrado con el acuerdo alcanzado por el Consejo hace unos días relativo a la propuesta de Reglamento sobre servicios públicos de transporte después de 5 años de negociaciones entre los Estados. Pendiente de la opinión del Parlamento, este nuevo Reglamento supondrá un importante avance legislativo y una actualización necesaria de la normativa actual. Esta nueva normativa presta especial atención al principio de subsidiariedad, sobre todo, a las autoridades locales y establece normas claras y simples para el transporte público.

La Unión Europea favorece el desarrollo de transportes urbanos limpios e innovadores mediante programas como CIVITAS y CUTE. El programa CIVITAS ha supuesto la inversión de 100 millones de euros en más de 40 ciudades (entre ellas, Burgos y Barcelona) Con el programa CUTE se han puesto en marcha 30 autobuses que se alimentan de hidrógeno (en ciudades como Madrid y Barcelona) Además, la UE ha impuesto un porcentaje obligatorio de vehículos ecológicos a los Estados miembros. El programa de navegación por satélite GALILEO también ofrecerá nuevas posibilidades innovadoras a los sistemas de transporte.

Para finalizar, el Comisario informó que la Comisión piensa relanzar esta semana la política europea de transportes mediante una gran consulta que podría adoptar la forma de un libro verde sobre transporte urbano. La consulta tratará sobre la situación actual del transporte urbano, el reparto de responsabilidades entre el nivel europeo y el local y la búsqueda de campos de acción de interés europeo.

## **EL COMISARIO DE CIENCIA E INVESTIGACIÓN ANUNCIA LAS PRIORIDADES DE INVESTIGACIÓN EN EL SECTOR AERONAUTICO**

En un discurso pronunciado en Viena el 19 de junio con ocasión de la quinta edición de los "Días Aeronáuticos", el Comisario de la UE, encargado de Ciencia e Investigación, Janez Potocnik, anunció las prioridades de su cartera con respecto al transporte aéreo.

Comenzó señalando que la industria aeronáutica es una de las más intensivas desde

el punto de vista tecnológico, representando las inversiones en investigación más del 14%. Se necesita continuar trabajando en esta línea, con acciones rápidas y concretas, manteniendo e incluso incrementando las inversiones en investigación en el sector aeronáutico.

Seguidamente el Comisario habló del séptimo programa marco de investigación y desarrollo que incluye al transporte con un presupuesto de 4,2 mil millones de euros para 7 años (2007-2013) En concreto, el programa de Transporte Aéreo tendrá 6 prioridades:

- Un transporte aéreo más verde.
- Asegurar la seguridad y la satisfacción de los clientes.
- Mejorar la eficiencia de los costes.
- La protección de los pasajeros.
- Ser pioneros en el transporte aéreo del futuro.

Por último, señaló el Comisario que una de las posibles áreas donde se trabajará desde su cartera, dentro del VII Programa Marco, será en la Iniciativa Tecnológica Conjunta "Cielo Limpio". Además, señaló que dicho VII Programa Marco financiará la Iniciativa SESAR (cuyo fin es la modernización de la gestión del tráfico aéreo)

## **NUEVA LISTA NEGRA EUROPEA DE COMPAÑÍAS AÉREAS**

La Comisión Europea adoptó el pasado 20 de junio la primera actualización trimestral de la lista negra europea de compañías aéreas que elaboró en el mes de marzo del presente año. La Comisión cumple de este modo con sus obligaciones de actualizar periódicamente la lista de compañías aéreas prohibidas en la UE.

Para llevar a cabo esta actualización, la Comisión se ha entrevistado de nuevo con todas las compañías aéreas y con las autoridades encargadas de aviación civil que podían estar afectadas con el nuevo listado. Entre los cambios figura la inclusión de tres nuevas compañías que fueron notificadas por Estados miembros, y la prohibición de una a iniciativa de la Comisión. También existe una compañía que ha sido retirada de la lista por no dedicarse a actividades de carga. Destaca el hecho de que la gran mayoría de las compañías son de origen africano.

La lista negra además de la información que proporciona a los ciudadanos que viajen fuera de Europa, ha demostrado ser un buen acicate. Algunas compañías y Estados que no reaccionaron ante una prohibición nacional han aceptado ahora cooperar con la Comisión para subsanar los problemas de seguridad detectados. Esta lista sustituye a la anterior y se puede consultar por Internet en la página web de la Comisión.

Para acceder a la lista:

[http://ec.europa.eu/transport/air/safety/doc/fl\\_ywell/2006\\_06\\_20\\_flywell\\_list\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/safety/doc/fl_ywell/2006_06_20_flywell_list_en.pdf)

## **PUBLICACIÓN DE LA REVISIÓN INTERMEDIA DEL LIBRO BLANCO DE TRANSPORTES**

Tras un período de consulta, la Comisión aprobó el pasado 22 de junio la revisión intermedia del Libro Blanco de Transportes del 2001. En esta revisión se contienen las líneas directrices de la futura política de transportes de la UE, que vienen a sumarse a las contenidas en el Libro Blanco, que deben adaptarse al nuevo contexto de la Europa ampliada, la subida de los precios del petróleo, los compromisos de Kioto y la globalización. La principal idea defendida en dicha revisión es que una política europea de transportes sostenible necesita más herramientas para obtener el máximo rendimiento. Junto a las acciones previstas en el Libro Blanco de 2001, tales como potenciar el transporte ferroviario y marítimo, se necesitarán otros instrumentos para lograr los objetivos. Entre esos instrumentos figuran un plan de acción de logística para el transporte de mercancías, sistemas inteligentes de transporte que den a la movilidad más eficacia y le resten impacto ambiental, un debate sobre cómo cambiar la movilidad en las ciudades, un plan de acción para impulsar la navegación interior y un ambicioso programa de fomento de los combustibles «verdes».

Además del compromiso de mejorar la competitividad de la red ferroviaria europea a través de la liberalización, desarrollar las autopistas del mar y la navegación marítima de corta distancia (prestando atención a la conexión con el interior), potenciar la innovación tecnológica e interoperabilidad de los equipos, continuar con la inversión en infraestructuras y diseñar un nuevo marcador a partir de 2007 que siga las tendencias del mercado, dicha revisión contiene una serie de líneas a destacar:

Inicio en 2007 de una política portuaria europea, cuyo objetivo es incrementar las inversiones en los puertos y hacia tierra adentro;

En segundo lugar, destaca la idea de la Comisión de elaborar un plan de acción de logística para 2007 para integrar los diversos modos de transportes en cadenas logísticas que sean más competitivas y menos contaminantes;

En tercer lugar, la Comisión quiere desarrollar sistemas “inteligentes” de transportes que mejoren el uso de la infraestructura y la seguridad. Se quiere dotar a los medios de transportes de modernos sistemas de comunicación que faciliten la gestión y mejoren la eficacia, al mismo tiempo que reducen el impacto ambiental. Además, se quiere reducir el número de muertes en carretera a la mitad en 2010 y mejorar la seguridad en los restantes medios de transportes.

En cuarto lugar, la revisión afirma el enorme consumo energético del sector del transporte y la gran dependencia de los combustibles fósiles. Para reducir dicha dependencia y lograr un transporte más sostenible, la Comisión presentará en 2007 un plan tecnológico para la energía y en 2009 un programa sobre vehículos que requieran combustibles verdes.

En quinto lugar, la revisión plantea la cuestión de la movilidad urbana. La Comisión tiene la intención de publicar un Libro Verde que suscite el diálogo sobre una política de transporte urbano y en especial sobre los asuntos relativos a la congestión, contaminación, seguridad e innovación. Uno de los objetivos de dicha discusión sería

concienciar a los gobiernos y definir la responsabilidad de cada nivel administrativo en las actuaciones pertinentes.

Las acciones más concretas:

a. Optimización de los modos existentes de transportes:

- Revisión del Mercado interior del transporte por carretera (2006);
- Lanzamiento de la política europea de puertos (2007);
- Eliminación de barreras técnicas en el transporte ferroviario para asegurar la interoperabilidad;
- Programa de promoción de los corredores de transporte por mercancías y preparación de una revisión del mercado interior del transporte ferroviario (2006);
- Revisión de las medidas de liberalización del transporte aéreo (2006);
- Movilización de todas las fuentes de financiación de infraestructuras (redes transeuropeas).

b. Movilidad para los ciudadanos:

- Publicación del Libro Verde sobre transporte urbano (2007);
- Desarrollo de una estrategia sobre infraestructura "crítica" (2006) y sobre seguridad tanto en transporte terrestre como público (2007) y revisión de las medidas de seguridad aéreas y marítimas (2008);
- Propuesta de estándares mínimos de derechos de pasajeros de autobuses, en especial para las personas con movilidad reducida;
- Día europeo de la seguridad vial (2007) y promoción de seguridad vial a través de la tecnología, la infraestructura y el comportamiento al volante;
- Revisión de la legislación de las condiciones de trabajo en el sector de la carretera (2007).

c. Mejora de transporte a través de nuevas tecnologías

- Desarrollo de una estrategia de logística para transportes de mercancías y lanzamiento de un debate sobre la posible preparación de un Plan de Acción para 2007;
- Estrategia tecnológica para la energía (2007) y un programa de propulsión "verde" para 2009,
- Desarrollo de planes tecnológicos, Galileo y ERTMS;
- Sistema de tarificación inteligente (bases para metodología para 2008);
- Programas para introducir el transporte inteligente por carretera en la lógica del mercado (2008).

Para acceder al documento:

[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm)

### **NUEVA COMUNICACIÓN SOBRE LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

La Comisión Europea adoptó el pasado 28 de junio una Comunicación sobre la logística del transporte de mercancías en la que preconiza la necesidad de un enfoque global para mejorar la logística del transporte y orientar el debate de manera a preparar un plan de acción en primavera de 2007 para promover esta logística.

La logística del transporte permite optimizar los flujos de mercancías y es un útil indispensable para responder a los desafíos de una movilidad creciente y de la competitividad. La logística también permite disociar a la movilidad de algunos de sus efectos negativos como la contaminación, la congestión y la dependencia energética.

Para el Vicepresidente de la Comisión responsable de Transportes, Jacques Barrot, la logística puede optimizar las condiciones de entrega de los productos al organizar los trayectos de la manera más sostenible posible.

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (<mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org>), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

El gasto anual en logística europea se eleva a 100.000 millones de euros y representan del 10 al 15% del valor final de los productos.

Entre los puntos tratados por la Comunicación se encuentran el establecimiento de un grupo de puntos de contacto con los Estados miembros y la industria, la mejora de la interoperabilidad en los campos de las tecnologías de la información y de la comunicación, la creación de terminales logísticas, la mejora de la formación y de la certificación, la armonización de documentación administrativa, la promoción del transporte multimodal, la creación de un etiquetado que premie la excelencia en logística y la búsqueda de normas europeas comunes para evitar la obstaculización del transporte.

### **COMIENZAN LOS TRABAJOS DE LA GALERÍA DE RECONOCIMIENTO DEL TÚNEL DEL BRENNERO**

El 30 de junio comenzaron los trabajos de excavación de una galería de reconocimiento a lo largo del eje del futuro Túnel del Brennero. Por su parte la Comisión Europea se congratuló por este avance, al mismo tiempo que confirmó su apoyo al proyecto.

Esta galería permitirá disponer de valiosa información geológica, reduciendo de este modo los riesgos de construcción de los dos futuros tubos principales del túnel, al mismo tiempo que servirá para evacuar agua y materiales de excavación. La construcción de esta galería se llevará a cabo entre 2006 y 2009 con un coste de 430 millones de euros, y contará con un apoyo financiero de la UE del 50%.

Por último, recordar que el proyecto del Túnel del Brennero es uno de los elementos clave del proyecto prioritario nº 1 de la Redes Transeuropeas de Transporte (Berlín-Verona/Milán-Boloña-Nápoles-Messina-Palermo) Este proyecto en el Brennero consistirá en un doble túnel de 56 kilómetros de longitud, que conectará Austria e Italia a través de Los Alpes.

El reparto de los fondos dedicados a las RTE para 2007-2013 (8013 mil millones de euros) se hará mediante un reglamento financiero. La Comisión presentó una propuesta revisada el

pasado 24 de mayo que deberá ser aprobada por el Parlamento Europeo y el Consejo.

### **PRIORIDADES DE LA PRESIDENCIA FINLANDESA**

El día 1 de julio se inició la presidencia finlandesa. La logística en los transportes es una prioridad para Finlandia porque es crucial para la competitividad europea, para el crecimiento económico y para el desarrollo sostenible. La Comisión acaba de publicar una Comunicación sobre dicho tema y se prevé un Programa de Acción Finlandia para 2007. Por ello, Finlandia lanzará un debate sobre la materia con el fin al menos de conseguir que el Consejo adopte unas conclusiones o una resolución informando a la Comisión de sus puntos de vista con respecto a las medidas prácticas.

Por último, Finlandia hará suyos los expedientes de la Presidencia austriaca. Los asuntos más importantes son: las relaciones con terceros países relativas al transporte aéreo, el tercer paquete marítimo y las negociaciones con el Parlamento Europeo sobre el tercer paquete ferroviario. Asimismo, la Presidencia Finlandesa continuará trabajando en Galileo, el programa europeo de radionavegación y posicionamiento por satélite.

### **FRANCIA INTRODUCE UN IMPUESTO AÉREO PARA FINANCIAR AYUDA AL DESARROLLO**

El 1 de julio del presente año, Francia y Gabón se convirtieron en los primeros Estados en introducir una tasa en los billetes de avión, para financiar la ayuda al desarrollo de los países pobres.

En Francia la tasa oscilará entre uno y cuarenta euros dependiendo del tipo de billete y de la distancia por recorrer, y se espera que se obtenga un beneficio de 200 millones de euros al año. Por su parte, tanto las compañías aéreas como los EEUU se mostraron contrarios a la adopción de esta medida.

El 90% del dinero obtenido se donará al proyecto de Facilidad internacional de Compra de Medicamentos (FIAM) para comprar medicamentos anti SIDA para los países

pobres. El 10% restante se donará a la "Facilidad Financiera Internacional" lanzada por el Reino Unido con el propósito de subvencionar programas de ayuda al desarrollo y sanitarios a nivel mundial.

## **HACIA LA CREACIÓN DE UN CIELO ÚNICO EUROPEO**

La Comisión Europea adoptó el pasado 6 de julio dos reglamentos relativos a la interoperabilidad de los sistemas europeos de gestión del tráfico aéreo, cuyo propósito es modernizar los sistemas existentes hasta ahora.

El primero de ellos, "coordinación y transmisión" fija las reglas aplicables a los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo para la notificación, coordinación y la transferencia de vuelos entre las unidades de control de la circulación aérea. El propósito es garantizar un nivel elevado de seguridad y eficacia en los sistemas establecidos en los Estados miembros.

El segundo reglamento, "planes de vuelo" fija las reglas de procedimiento para los planes de vuelo en la fase anterior al despegue. El objetivo es velar para que todas las partes implicadas en la aceptación, modificación y distribución de las hojas de ruta dispongan del mismo plan de vuelo antes del despegue.

## **EVALUACION A MEDIO PLAZO DEL PROGRAMA DE PROMOCION DEL TRANSPORTE MARITIMO DE CORTA DISTANCIA**

La Comisión adoptó ayer, 13 de julio, una evaluación a medio plazo del programa de promoción del transporte marítimo de corta distancia. Este documento analiza los resultados de las catorce medidas lanzadas en 2003 para aumentar la eficacia de la navegación a corta distancia en Europa.

La evaluación indica que la navegación a corta distancia juega un papel esencial en el desarrollo de una movilidad sostenible y contribuye a alcanzar objetivos como la disminución de la congestión y de la presión que ejerce el transporte de mercancías sobre el medio ambiente. El éxito de este tipo de transporte viene demostrado por la evolución de sus tasas de crecimiento. La navegación a

corta distancia representa en la UE-25 el 39% (toneladas-kilómetro) del tráfico total, frente al 44% del transporte por carretera.

Entre las acciones puestas en marcha por el programa de promoción del transporte marítimo se encuentran: la armonización de las formalidades administrativas, las líneas directrices para el buen funcionamiento de los centros de promoción de la navegación a corta distancia, y la supresión de los obstáculos al desarrollo de la navegación a corta distancia.

Por último, la evaluación propone que ciertas medidas sean reorientadas para, por ejemplo, poder poner en marcha de aquí a 2010 las primeras autopistas del mar en Europa, extender las acciones de promoción de la navegación a corta distancia a la promoción de soluciones multimodales en el sector del transporte terrestre o integrar la navegación a corta distancia en la cadena logística multimodal.

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2006\\_07\\_13/com\\_2006\\_380\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2006_07_13/com_2006_380_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2006\\_07\\_13/impact\\_assessment\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/2006_07_13/impact_assessment_en.pdf)

## **MODERNIZAR LA REGULACIÓN DEL MERCADO ÚNICO DEL TRANSPORTE AÉREO**

La Comisión Europea adoptó el pasado 18 de julio, una propuesta de reglamento que pretende reforzar el mercado único del transporte aéreo. Esta propuesta asegurará una aplicación coherente del derecho comunitario en todos los Estados miembros e impondrá las mismas condiciones a todas las compañías aéreas.

La liberalización del mercado del transporte aéreo en la Unión Europea empezó hace diez años y ha alcanzado un éxito considerable. Sin embargo, este éxito debe consolidarse ya que subsisten dificultades debido a la aplicación no uniforme de la normativa del sector aéreo en los diferentes Estados miembros. Además los pasajeros no siempre se benefician al máximo del mercado único debido a la falta de información clara sobre las tarifas o a causa de las diferentes tarifas en función de su lugar de residencia.

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

La propuesta de la Comisión prevé imponer la transparencia en materia de tarifas aéreas y hará frente a las lagunas del marco jurídico del mercado único de los transportes aéreos para reforzar su eficacia. Entre las medidas propuestas destacan las siguientes:

- Las tarifas deberán incluir el conjunto de tasas, impuestos y derechos aplicables.
- La propuesta reagrupa tres reglamentos existentes sobre licencias de explotación, derechos en materia de suministro de servicios aéreos en la UE y la fijación de tarifas de los transportes aéreos que constituye el tercer paquete aéreo. Así se clarifica dicha normativa.
- El reglamento pretende asegurar la aplicación correcta de las normas en toda la UE, simplifica las condiciones financieras que deben cumplir todas las compañías aéreas comunitarias y clarifica los criterios para la concesión y la validez de las licencias del sector.
- La propuesta de la Comisión revisa las normas aplicables a las obligaciones de los servicios públicos para reducir las exigencias administrativas y clarifica, por último, el marco de las relaciones con los países terceros.

## DE INTERÉS

### II HACIA UNA POLÍTICA ENERGÉTICA COMÚN EN EUROPA

El jueves 8 de junio el Grupo Socialista del Parlamento Europeo organizó un seminario, en el que algunos representantes de partes interesadas en política energética europea, expusieron sus principales preocupaciones y su visión general en este campo.

Después de que el Vicepresidente del Grupo Socialista, Hannes Swoboda, realizase la presentación del evento, intervino el Jefe de Relaciones Internacionales de la petrolera BP en Bruselas.

Dividió su intervención en dos áreas: los mercados energéticos mundiales y los motores clave de la política energética; y finalizó haciendo una referencia al Libro Verde de Energía de la Comisión Europea.

En opinión del alto cargo de BP, no es cierto que el petróleo se vaya a agotar en unas décadas, justificando el incremento de los precios del gas y del petróleo, por un aumento brusco de la demanda, sobre todo por parte de China e India y por la incertidumbre rusa.

Asimismo, señaló que sería de vital importancia que países productores y países consumidores trabajasen juntos en la financiación de todo tipo de acciones relacionadas con el suministro energético.

Seguidamente señaló que para asegurar la competitividad y la seguridad del suministro sería esencial que se crease un verdadero mercado común energético. Para ello, continuó exponiendo alguna de las ideas que BP tiene al respecto.

La palabra clave de su intervención fue diversidad; diversidad en las fuentes energéticas, diversidad geográfica y diversidad en los tipos de energía.

Refiriéndose a la diversidad geográfica, señaló que Rusia necesita inversiones constantes para seguir compitiendo en el mercado mundial. Además, al ser el mayor proveedor de Europa, los principales retos entre ambas deberán ser negociados a largo plazo, recordando que Europa está en una posición aventajada al poder acceder a otras zonas geográficas con gas natural. Sacando a colación el gas, recordó el representante de BP la importancia de potenciar el gas natural licuado (GNL), transportándolo por barco desde el Atlántico al Mediterráneo.

Con respecto a la diversidad de tipos de energía, señaló la importancia de que Europa cuente con el mayor número de fuentes de energía posibles. En otro orden de cosas, dio a conocer a los asistentes que BP apuesta por todos los tipos de energía, habiendo invertido ya 8.000 millones de dólares en energía solar.

Por último, hizo algunas referencias al reciente Libro Verde de la Comisión Europea sobre Energía, del que dijo ser esencial en este contexto y muy equilibrado y razonable en las propuestas realizadas.

El siguiente en intervenir fue el Embajador de Rusia ante la Unión Europea.

Comenzó su intervención intentando transmitir al auditorio un mensaje de tranquilidad, afirmando que para el Presidente Vladimir Putin, la UE es su principal socio y no sólo desde el punto de vista energético, señalando que Rusia continuará siendo un socio fiable para Europa.

A continuación afirmó que Rusia ha cambiado mucho. Todas las compañías petroleras son privadas, menos dos de ellas que además tienen parte de capital privado.

Acto seguido, el Embajador defendió firmemente a Rusia de algunas noticias aparecidas en la prensa en los últimos meses. Refiriéndose a la diversificación de las fuentes de energía, afirmó que Rusia no está en contra, y criticó la noticia aparecida en algún medio que acusaba a Rusia de comenzar una nueva guerra fría basada en el suministro energético.

En relación al Tratado de la Carta de la Energía, firmado en 1994, que Rusia firmó, continuó el Embajador señalando que si bien Rusia no ha cumplido todo lo acordado tampoco Noruega lo ha hecho.

Terminando su intervención el Embajador afirmó que Rusia contribuye a estabilizar los precios mundiales del gas y del petróleo, que afectan de la misma manera los países productores y los países consumidores.

Por último, señaló que Rusia confiaba enormemente que en la próxima cumbre del G8 en San Petersburgo en el mes de julio se acercaran posicionamientos entre Rusia y la Unión Europea.

El siguiente en intervenir fue Keith C. Smith, del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, y antiguo embajador de EEUU.

Comenzó su intervención con una crítica a nivel general relativa a la liberalización energética. A continuación señaló que la DG de Competencia de la Comisión debería mirar el mercado de manera más global.

Refiriéndose a Rusia, recalcó que lo que hay que comprobar es si verdaderamente Rusia dispone de gas para Europa para las décadas venideras.

Continuó defendiendo la liberalización, y señaló que es intolerable que una misma compañía

tenga tanto los yacimientos como los oleoductos y gaseoductos, instando a la separación de estos dos sectores como requisito sine qua non para un verdadero mercado energético competitivo.

Con respecto a la liberalización de los mercados energéticos en la UE, criticó el incumplimiento de la misma por muchos Estados miembros, haciendo referencia al Reino Unido por la falta de acuerdo entre laboristas y conservadores en lo que a política energética se refiere.

Para finalizar, retomó el tema de Rusia, señalando que Gazprom cierra todas las perspectivas a otros productores, tanto rusos como de países terceros, y que su actividad no es sólo contraria a la legislación comunitaria sino incluso contraria a la legislación rusa. Por último, en una crítica directa a Rusia exhortó al Embajador a que su país separe la producción del suministro; de esa manera, la UE confiaría más en Rusia, y ésta también saldría beneficiada al aumentar la UE la inversión en su país.

A continuación fue el turno de las preguntas por parte de los asistentes, la mayoría de las cuales se dirigieron al Embajador Ruso. Le preguntaron, entre otras cuestiones, la manera en que Rusia podía asegurar el suministro a la UE. Además, una intervención criticó que Rusia pretendiera que la UE invierta en dicho país sin un acuerdo previo. Otro participante preguntó la causa de que Rusia cobre distinto el suministro a unos países que a otros.

El Embajador, dio una respuesta general a todas estas cuestiones. Inició su defensa, exclamando que se interpreta mal la manera de actuar de Rusia. Quiso señalar que de los cuarenta supuestos casos de interrupción de energía, ninguno lo sufrió un Estado miembro de la UE, y que Rusia y Ucrania firmaron un importante acuerdo energético en enero que muestra las buenas intenciones rusas.

Refiriéndose al Tratado de la Carta de la Energía de 1994, destacó el Embajador que Rusia lo firmó con una serie de reservas y modificaciones para acoplarlo a los intereses y legislación rusa, hecho del todo normal y legítimo.

Seguidamente el Embajador lamentó que haya países que pretendan que el gaseoducto del

Norte de Europa no entre en territorio ruso. En palabras suyas, la red de suministro perfecta sería una red en forma de anillo, de manera que si en algún punto el anillo se rompe siempre pueda ir en la otra dirección, asegurándose así el suministro de manera eficaz.

Por último, señaló que el clima de su país es extremadamente frío pero tiene la gran fortuna de tener recursos naturales en abundancia, argumentando así el alto consumo de Rusia, y la elevada diferencia entre los precios domésticos y los precios de exportación. Afirmó que en el futuro se equiparán los precios pero no a corto plazo, porque sería un duro golpe para la economía rusa.

A continuación del intensivo turno de cuestiones, se pasó al segundo y último panel de oradores, comenzando Wolfgang Palz, del Consejo Mundial de Energías Renovables, quien comenzó destacando la importancia de invertir en fuentes de energía alternativas, denominadas también renovables, y en eficiencia energética.

En palabras del Señor Palz, los principales retos geopolíticos son reducir las emisiones de dióxido de carbono, y garantizar el suministro energético a la UE. A los dos retos les dio la misma solución: las fuentes de energía renovables. Al primero, porque este tipo de fuentes energéticas o bien no contaminan, o bien contaminan ínfimamente; y al segundo, porque este tipo de fuentes energéticas son nacionales, no hay que importarlas.

Con un discurso algo pesimista, señaló que el petróleo se agotará en sesenta o setenta años, destacando el dato de que China hace diez años no importaba petróleo, mientras que hoy día si lo hace, pues lo necesita.

Finalizó diciendo que se acerca el momento de que las energías renovables sean competitivas. De hecho Alemania en lo que a energía eólica se refiere va a serlo en breve, argumentando este optimismo con ejemplos y logros conseguidos.

El siguiente en intervenir fue, Stephan Singer, de WWF, quien enfocó el tema energético desde un punto de vista fundamentalmente medioambiental.

Comenzó señalando que todos los problemas de los que se están hablando en este foro y en otros tantos, han llegado mucho más rápido y con más intensidad de lo que se pensaba. Acto seguido y para usar un argumento económico, denunció los altos costes económicos que están produciendo los desastres ecológicos de los últimos tiempos, y que sin duda, en palabras suyas son a causa del cambio climático producido por el hombre.

Seguidamente, se lamentó de la inexistencia de instrumentos jurídicos vinculantes sobre fuentes de energía renovables. Continuó destacando que hay países y regiones que sin estar en el Protocolo de Kyoto disponen de instrumentos jurídicos vinculantes más restrictivos que muchos países que si se encuentran en el Protocolo de Kyoto, como es el caso del estado americano de California, Australia o China.

Citando al orador anterior, señaló que duda mucho que la sociedad de mañana sea la sociedad de las energías renovables, y culpó a los Estados miembros de la UE y a ésta en su conjunto, de las sumas, a su entender ridículas, invertidas en fuentes de energía renovables.

## **II IMPACTO ECONÓMICO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

El pasado 7 de junio, tuvo lugar en el "European Policy Center" (EPC) de Bruselas, un seminario sobre la liberalización en el sector aéreo. En el seminario se presentó un estudio llevado a cabo por Entrevistas, claramente favorable a la liberalización, en el que se mostraba el impacto de la liberalización aérea en el crecimiento económico, en el mercado de trabajo y en el desarrollo sostenible en Europa.

Hans Martens, Jefe Ejecutivo del EPC, dio la bienvenida a los asistentes, e inició el seminario, defendiendo la liberalización del transporte aéreo ya que, como expresa el estudio presentado, crea puestos de trabajo, aumenta la elección por parte de los usuarios y favorece el crecimiento económico.

El primero en intervenir fue, Jon Ash, Presidente de Entrevistas-ga Consulting, quien abrió el debate señalando las principales conclusiones del estudio llevado a cabo por su organización. Comenzó señalando que cada

año los servicios aéreos transportan 2 millones de pasajeros y el 40% en términos de valor de la mercancía mundial, representando el 8% del Producto Interior Bruto (PIB) del mundo y generando un total de 19 millones de puestos de trabajo entre directos e indirectos. Estos datos muestran según Ash, la importancia a nivel mundial de este sector.

Seguidamente, Ash señaló que tras haber analizado datos de más de 190 países, y haber comprobado la multitud de acuerdos bilaterales existentes entre algunos de ellos, el estudio muestra que si se llevase a cabo una verdadera liberalización, se crearían 24 millones de puestos de trabajo y se generaría un incremento del PIB de 480 mil millones de dólares.

Refiriéndose al mercado europeo, el estudio indica que la liberalización del sector, ha provocado un aumento del PIB en Europa de 85 mil millones de dólares y la creación de casi un millón y medio de puestos de trabajo. Por último, Ash defendió la liberalización del mercado aéreo entre EEUU y la UE, argumentando que la misma podría añadir casi 8 mil millones de dólares de PIB para ambas zonas.

El siguiente ponente fue David Gow, Editor Europeo del periódico "The Guardian", quien comenzó poniendo en tela de juicio los datos del orador anterior, basándose en informes anteriores que no mostraban los beneficios de la liberalización en las medidas "astronómicas" que este estudio en palabras suyas mostraba.

Asimismo recalcó que dicho estudio hablaba de los progresos y ventajas, pero no señalaba las consecuencias negativas para el medio ambiente que tendría un aumento del tráfico aéreo.

Refiriéndose a la propuesta de acuerdo entre EEUU y la UE, Gow señaló que actualmente está bloqueado por el proteccionismo existente en EEUU, el cual seguirá en su opinión en los mismos términos.

El siguiente ponente, fue Francis Morgan, miembro del gabinete de Jacques Barrot, Comisario de Transportes de la Unión Europea. Morgan no fue tan crítico con el estudio, el cual, en palabras suyas, muestra cómo las políticas de liberalización del transporte aéreo han ido en la dirección correcta en los últimos veinte años en Europa. Sin embargo, afirmó

que los problemas no pueden ser infravalorados, señalando el importante papel que le toca jugar a la Comisión para que todas las partes implicadas puedan sacar provecho de la liberalización de este sector. En concreto, la Comisión debe prevenir y combatir acciones que entorpezcan la competencia, y garantizar tanto la seguridad aérea como la existencia de personal cualificado en el sector.

Seguidamente, Morgan destacó que todos los progresos venideros deben ser alcanzados de manera sostenible. Aunque el sector aéreo no sea el más contaminante, las compañías aéreas deben encontrar mecanismos que ayuden a conseguir los objetivos medioambientales fijados por la Unión Europea.

Para terminar, señaló que el paso siguiente es finalizar el acuerdo con EEUU y extender el libre mercado de 25 Estados miembros a diez países más.

Acto seguido, fue el turno de Enrique Carmona, Secretario Internacional de CCOO en el sector aéreo. Enrique Carmona no se mostró favorable al estudio presentado, ni tampoco a la liberalización aérea en sí misma.

Comenzó señalando que la liberalización en Europa había significado peores condiciones laborales y más despidos, sobre todo con el auge de las compañías de bajo coste. Carmona, hablando en nombre de los trabajadores, exclamó que los sindicatos europeos exigen la creación de una normativa comunitaria común para proteger los derechos de los trabajadores del sector aéreo en Europa, porque en la actualidad existen 25 regulaciones distintas.

Para terminar citó Carmona algunos ejemplos para argumentar su tesis, como que a día de hoy hay menos trabajadores en el sector aéreo que antes de la liberalización y sus condiciones laborales además son peores, finalizando con dos mensajes claros: "stop a la discriminación" y "stop a los abusos", los cuales se utilizarán en futuros diálogos sociales.

A continuación intervino Dominique Forest, economista de la organización de consumidores BEUC, quien comenzó señalando que son necesarios más estudios sobre los efectos de la liberalización que el que se estaba debatiendo. Insistió en que los consumidores necesitan más información imparcial y adecuados indicadores

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

de calidad de los servicios, de manera que puedan elegir mejor.

Según Forest, el estudio de InterVistas sólo había considerado los beneficios macroeconómicos, debido a lo cual se necesitan estudios que se centren en como afecta la liberalización a los consumidores y usuarios de estos servicios.

El siguiente ponente fue Henk J. Hof, Gerente de Estrategia y Rendimiento de EUROCONTROL, quien comenzó explicando que el papel de su organización es pronosticar las futuras tendencias en la gestión del tráfico aéreo. Destacó que mientras que la liberalización incrementó el viaje en avión, otros factores como la ampliación de la UE, factores demográficos y el crecimiento de las compañías de bajo coste también jugaron un importante papel.

Asimismo señaló que el 250% del crecimiento previsto en los servicios aéreos para el 2025 va más allá de la capacidad de los aeropuertos actuales, debido a lo cual las instituciones comunitarias y nacionales deberán tomar medidas para llevar a cabo la construcción de nuevas infraestructuras y nuevos aeropuertos. Retomando el tema medioambiental, señaló que aunque la industria aeronáutica esté trabajando en la reducción de emisiones de dióxido de carbono y de contaminación acústica, si en el futuro va a existir más tráfico aéreo, inevitablemente habrá más polución y más ruidos, por lo que serán necesarias medidas políticas para hacer frente a esta situación.

El último en intervenir fue Herbert Lust, directivo de la compañía Boeing, quien inició su intervención mostrándose favorable a la liberalización al crear, ésta según Lust, numerosos puestos de trabajo.

A continuación señaló que además de luchar por la liberalización hay que crear infraestructuras, e instó a la Comisión a que anime y favorezca la creación de partenariados público-privadas en este sector para la creación de las mismas.

Para acceder al estudio completo de la consultora InterVistas, hacer clic en:

[http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06-07\\_The\\_Economic\\_Impact\\_of\\_Air\\_Service\\_Liberalization\\_Exec\\_Summary.pdf](http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06-07_The_Economic_Impact_of_Air_Service_Liberalization_Exec_Summary.pdf)

*Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

## CONVOCATORIAS

### **Revisión de la Legislación comunitaria sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.**

La Comisión lanzó el pasado 25 de mayo un cuestionario sobre la revisión de la legislación comunitaria sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. Existen actualmente una serie de directivas que regulan este campo, pero han sido objeto de numerosas modificaciones para actualizarlas con la normativa internacional. Como consecuencia, numerosas cláusulas están duplicadas o son obsoletas. El propósito de la Comisión es retirar dichas cláusulas y reunir todas las Directivas en un solo texto, para evitar las mencionadas situaciones y facilitar su aplicación. Otra intención de la Comisión es incluir en dicho texto el transporte de mercancías peligrosas por vías navegables.

El plazo finaliza el 31 de julio de 2006.

Para acceder al cuestionario:

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=dangerousgoods>

### **Consulta pública sobre la "revisión de la legislación comunitaria sobre el acceso al mercado del transporte por carretera y a la profesión de transportista por carretera"**

La legislación comunitaria en este tema comprende una serie de reglamentos y directivas. Siguiendo el principio de mejor regulación y de una mayor simplificación del acervo, para su mejor comprensión y aplicación de las disposiciones, la Comisión ha publicado una consulta pública sobre la fusión y reformulación de algunas disposiciones.

Esta consulta busca la opinión de los sectores afectados y según las opiniones recibidas, la Comisión actuará en un determinado sentido. Las aportaciones se publicarán en la página web de la DG TREN (salvo expresa petición contraria) y la fecha límite de entrega de opiniones es el 9 de agosto de 2006

Para acceder al documento de consulta:

[http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/doc/road\\_market/2006\\_08\\_09\\_road\\_market\\_consultation\\_paper\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/doc/road_market/2006_08_09_road_market_consultation_paper_en.pdf)

Las consultas se pueden enviar a la siguiente dirección:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Unit "Land Transport Policy"  
Rue Demot, 28  
B-1049 Brussels  
Belgium

O bien por email:

[tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu](mailto:tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu)

### **Convocatoria de propuestas para la organización de conferencias en el ámbito del transporte y la energía**

[http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/grants/proposal\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm)

### **Convocatoria de propuestas para la promoción de espacios de descanso seguros a lo largo de las redes transeuropeas de carreteras y para la obtención de ayudas en el ámbito del transporte**

[http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/grants/proposal\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm)

### **Consulta sobre el programa EIE**

Durante los años 2007 al 2013 el segundo programa Energía Inteligente Europa formará parte del Programa Marco para Competitividad e Innovación. La Comisión está elaborando un programa anual para determinar los objetivos, las prioridades etc... Por esta razón ha publicado una consulta pública para recibir comentarios en este tema. La fecha límite de entrega de opiniones es el 10 de septiembre.

Para acceder a la consulta:

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=ieefeedback>

### **Consulta sobre la propuesta preliminar de Reglamento sobre los vehículos alimentados con hidrógeno**

La Comisión abrió a inicios de julio una consulta pública sobre su propuesta preliminar de Reglamento sobre vehículos alimentados con hidrógeno, cuyo objetivo es garantizar la seguridad de funcionamiento de estos nuevos vehículos e integrarlos en el marco comunitario de recepción e inclusión en el mercado. La Comisión desea acelerar la puesta en circulación de este tipo de vehículos ya que el hidrógeno contribuye a reducir la contaminación, no emitiendo ningún tipo de carbono. Esta propuesta preliminar no constituye aún una propuesta adoptada por la Comisión.

Las partes interesadas están invitadas a presentar sus comentarios acerca de la propuesta hasta el 15 de septiembre en la siguiente dirección:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pages/background/hydrogen/consultation/call.htm>