



enectrA



Boletín europeo sobre energía y transportes

Boletín nº 15

Edición de noviembre-diciembre
2005 y enero 2006

En este número

- [Noticias](#)
- [De interés](#)
- [Agenda](#)
- [Publicaciones](#)

NOTICIAS

ENERGÍA

LA COMISION SE DECLARA INCOMPETENTE EN EL CASO GAS NATURAL-ENDESA

La Comisión Europea declaró, una vez analizada la denuncia de Endesa, que no era competente. Endesa denunció ante la Comisión que Gas Natural no notificó a dicha institución su oferta sobre la primera. En efecto, la Comisión ha aplicado el Reglamento de Concentraciones que estipula que es necesaria una "dimensión comunitaria" para su actuación. Según este Reglamento, la Comisión no es competente cuando no se da la dimensión comunitaria, es decir, cuando en las operaciones de concentración las empresas afectadas tienen en el mismo Estado miembro más de dos tercios de su volumen de negocios en el territorio comunitario, lo que es el caso tanto de Gas Natural como de Endesa, que

obtuvieron en 2004 más del 75 % de su volumen de negocios comunitario en España.

PLAN DE ACCIÓN SOBRE BIOMASA

El Comisario de Energía, Andris Piebalgs, presentó el pasado 7 de diciembre un plan de acción sobre la biomasa como energía alternativa para el transporte, la electricidad y la calefacción. El objetivo es duplicar el recurso a la biomasa para 2010 y cuadruplicarlo para 2030. Las medidas contenidas en el Plan serán muy beneficiosas para conseguir el aumento del 6% al 12% en el uso de las energías renovables para 2010. El objetivo concreto de dicho Plan es desarrollar la energía procedente de la biomasa, para pasar del 4% actual a una cuota del 8% para 2010.

A grandes rasgos, este Plan contiene 31 medidas para lograr dicho objetivo en los ámbitos de calefacción y refrigeración, electricidad y transportes. Además, contiene una serie de medidas relativas al aprovisionamiento de biomasa, la financiación y la investigación.

En el ámbito de la calefacción y de la electricidad, podemos resaltar un compromiso de trabajar en una propuesta legislativa para 2006 cuyo objetivo sea el uso de las energías renovables (biomasa) para calefacción y refrigeración, o una mayor atención a la implementación de la directiva de electricidad de origen renovable.

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:jcgarca@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

En el ámbito de transportes, la Comisión pretende, entre otras medidas, entregar un informe para 2006 sobre una posible revisión de la directiva de biocombustibles o examinar cómo los biocombustibles pueden ayudar a reducir las emisiones de CO2

En relación con las medidas transversales, la Comisión se compromete, por ejemplo, a financiar una campaña de información para agricultores sobre las oportunidades de cultivos para la energía y animará a los Estados Miembros a establecer planes de acción nacionales para la biomasa.

Respecto a la investigación, la Comisión promoverá el desarrollo de la optimización de los cultivos para la energía y del papel de la biomasa en los procesos energéticos de conversión.

Si dichas medidas se llevan a cabo, Europa reduciría su dependencia de los combustibles fósiles y sus emisiones de gases de efecto invernadero. Además, el sector de la biomasa supondría una nueva actividad económica con futuro. En cifras, según el Plan, un aumento a un 8% de la cuota de biomasa supondría el paso a un 42% en la importación de energía, una reducción de 209 millones de toneladas de CO2 al año, un posible descenso de los precios del petróleo al disminuir la demanda y la creación de unos 250000 empleos directos.

Para acceder al Plan:

http://www.europa.eu.int/comm/energy/res/biomass_action_plan/doc/2005_12_07_comm_biomass_action_plan_en.pdf

EI PARLAMENTO EUROPEO APRUEBA NUEVA DIRECTIVA SOBRE AHORRO ENERGÉTICO

El Pleno del Parlamento aprobó el 13 diciembre por mayoría absoluta y en segunda lectura, la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos. Las enmiendas aprobadas fueron en principio acordadas previamente con el Consejo, con lo que se ha producido un gran avance en la conclusión del proceso legislativo.

La Directiva propuesta afecta a casi todas las formas de energía (electricidad, gas,

combustible para calefacción y carburantes) y propone un ahorro energético del 9% en nueve años, a partir de la entrada en vigor de la norma. A pesar de contar con dos años para transponer la Directiva, los Estados deberán presentar sus planes de acción antes del 30 de junio de 2007. Otras medidas promueven la inclusión del ahorro energético en los criterios de contratación pública y una mayor información a los consumidores en cuanto al ahorro de energía, mejorando la medición y la facturación energética.

El Comisario responsable de Energía, el letón Andris Piebalgs, se mostró satisfecho con la aprobación de esta Directiva en el Parlamento Europeo ya que, según él, disminuirá la dependencia de Europa respecto del petróleo

REACCIONES ANTE LOS INTENTOS DE IRÁN DE REACTIVAR SU PROYECTO NUCLEAR

El gobierno iraní retomó en el mes de enero la actividad de algunos de sus centros atómicos de investigación que habían sido previamente clausurados por la ONU. Este país defendía su derecho a desarrollar la producción pacífica de energía pero los temores del resto de la Comunidad Internacional de que su proyecto nuclear pueda ser utilizado para el desarrollo de armas nucleares, no cesaba de aumentar.

Los líderes de la UE pretendieron solucionar este problema mediante vías pacíficas y consideraron la posibilidad de remitir dicha cuestión ante el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, que sería el competente para decidir la imposición a Irán de las sanciones internacionales oportunas.

Alemania, Francia y Gran Bretaña, en una reunión mantenida el 16 de enero en Londres, decidieron llevar a Irán al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, si dicho país no detenía su programa nuclear. Esta iniciativa contaba con la reticencia de Rusia y China (ambos miembros permanentes del Consejo de Seguridad, y por tanto con derecho de veto para bloquear cualquier decisión del Consejo de Seguridad, aunque el primer país declaró estar cerca de las posturas de las potencias europeas.

Sin embargo, a finales de enero, China y Rusia se unieron a la Unión Europea y a los Estados Unidos, acordando llevar la crisis nuclear 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).

Irán al Consejo de Seguridad de la ONU La decisión fue adoptada por los ministros de asuntos exteriores de Estados Unidos, Francia, China, Rusia y Reino Unido; (miembros permanentes en el Consejo de Seguridad)

El Consejo de Seguridad no se pronunciará hasta marzo, fecha en que recibirá de manera formal el informe de la OIEA sobre Irán.

Irán ha insistido en que los objetivos de su programa nuclear son totalmente pacíficos, y ha expresado que no cederá a la presión internacional. En cambio la comunidad internacional ha reiterado su temor de que Irán esté desarrollando un programa para construir armas nucleares.

CREADO UN NUEVO FONDO POR PAÍSES ESCÉPTICOS CON EL PROTOCOLO DE KYOTO

El grupo de seis países formado por Estados Unidos, China, Japón, India, Corea del Sur y Australia conocido como Asociación Asia-Pacífico para un Desarrollo Limpio, creado en julio de 2005, presentó el 12 de enero un fondo para promover tecnologías de energía limpia como alternativa al Protocolo de Kyoto sobre cambio climático. Estos países representan la mitad de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero.

Este fondo, para el que algunos países han asignado ya varias cantidades de dinero, financiará, entre otras cosas, 8 grupos de trabajo recién creados y dirigidos por la industria que tratarán asuntos como las energías fósiles más limpias, energías renovables, generación de energía y distribución, acero, aluminio, cemento, carbón y, por último, edificios y aplicaciones. Al contrario del Protocolo de Kyoto, esta Asociación de países no se ha fijado objetivos obligatorios ni un calendario para reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

EL 47% DE LOS EUROPEOS A FAVOR DE UNA POLÍTICA EUROPEA DE LA ENERGÍA

El Comisario europeo para la Energía, Andris Piegrabs, presentó el pasado 24 de enero los últimos datos del Eurobarómetro que muestran que una mayoría de ciudadanos europeos (47%) están a favor de que las decisiones

sobre energía sean tomadas a nivel europeo. Frente a estos, el 37% prefieren que estas decisiones sean tomadas a nivel nacional y el 8%, a nivel local.

Para los ciudadanos de los 25 Estados miembros, las energías renovables, la investigación y la tecnología son las claves para reducir la dependencia de la energía nuclear o del petróleo, y abogan por el desarrollo y promoción del uso de otras energías como la solar (48%) o la eólica (31%).

Además, la encuesta muestra que muchos europeos (43%) están interesados en recibir más información acerca del uso eficiente de la energía, sobre todo, los ciudadanos de los nuevos Estados miembros. De los 5 Estados en los que más del 50% han afirmado prestar "mucho atención" al consumo de energía, 4 son nuevos Estados miembros (República Checa, Hungría, Malta, Polonia e Italia), mientras que los españoles, griegos e irlandeses parecen ser los menos preocupados.

Lo mismo ocurre con los ciudadanos que estarían dispuestos a pagar más por energía proveniente de fuentes renovables de energía. En este caso, siguen siendo los ciudadanos de los nuevos Estados miembros los más favorables a pagar más por el uso de una "energía verde".

SOLICITUD DE NUEVAS PROPUESTAS SOBRE ENERGÍAS RENOVABLES

La Comisión de Industria, Investigación y Energía (ITRE) del Parlamento Europeo adoptó el pasado de 26 de enero un informe en el que insta a la Comisión Europea a presentar, antes de julio, una propuesta legislativa para duplicar en 2020 la proporción de energías renovables utilizadas en calefacción y aire acondicionado (la calefacción representa alrededor del 50% del consumo de energía primaria)

La Comisión ITRE propone en dicho texto que se colme una laguna legal que ofrezca un marco para los programas nacionales existentes. Además, insiste en la necesidad de inversión a largo plazo y de seguridad en la planificación.

LA CRISIS DEL GAS ENTRE RUSIA Y UCRANIA MUESTRA LA FRAGILIDAD DE LA UE EN SU ABASTECIMIENTO ENERGÉTICO

La crisis del suministro de gas entre Rusia y Ucrania, provocado por una controversia relativa al precio del mismo que desembocó en cortes de suministro a Ucrania, dejó a su vez desabastecidos a algunos países de la UE, como Polonia o Hungría. Rusia y Ucrania llegaron a un acuerdo el pasado 4 de enero, pero dicha crisis ha demostrado la gran dependencia energética que la UE sufre del exterior, en este caso de Rusia. En concreto, el 25% del consumo europeo de gas viene de Rusia. Las reacciones no han tardado.

En primer lugar, el ministro húngaro de Economía, Janos Koka, propuso la entrada de gas en buques a través del Mar Adriático procedente del Norte de África y Oriente Próximo. El grupo de expertos de energía de la UE, reunido el 4 de enero en Bruselas, acordó proponer medidas para mejorar la seguridad en el abastecimiento de energía a Europa. Entre estas medidas, destaca la elaboración de un libro verde sobre la coordinación de la política energética para la cumbre de la Presidencia austriaca de marzo, que trataría asuntos como métodos uniformes de medición para las reservas nacionales de gas, nuevas rutas de suministro como el gaseoducto turco "Nabucco", energía nuclear, energías renovables y conservación energética.

El Comisario de Energía, el letón Andris Piebalgs, ha señalado la necesidad de una acción conjunta europea en materia de seguridad del abastecimiento energético.

TRANSPORTES

TRANSPORTE URBANO MENOS CONTAMINANTE

El 3 de noviembre tuvo lugar en Nantes (Francia) el tercer encuentro anual de las ciudades del programa europeo CIVITAS. Este programa tiende a favorecer el desarrollo de soluciones alternativas a la utilización de coches en las ciudades para reducir la contaminación. CIVITAS utiliza las nuevas tecnologías para buscar soluciones innovadoras que aumenten la eficiencia energética y la utilización de carburantes alternativos.

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).

Actualmente 36 ciudades europeas forman parte del proyecto CIVITAS entre ellas Barcelona y Burgos.

La Comisión Europea pretende promover los intercambios de buenas prácticas de innovación en el transporte urbano y aplicar las experiencias satisfactorias del programa a todas las ciudades interesadas. Asimismo la Comisión continuará la financiación de CIVITAS en el 7º Programa Marco de Acciones de Investigación, Desarrollo Tecnológico y Demostración. Hasta ahora la Unión Europea ha financiado el programa con 100 millones de euros. A partir de 2007 la Comisión tiene la intención de seleccionar un nuevo grupo de ciudades de demostración centrándose en particular en ciudades de los nuevos Estados miembros de la Unión que están haciendo frente a un rápido aumento de las tasas de posesión de vehículos.

Para más información:

www.civitas-initiative.org

LA UNIÓN EUROPEA REFUERZA LAS NORMAS DE SEGURIDAD AÉREA

La Comisión Europea adoptó el pasado 15 de noviembre una propuesta en la que otorga más poderes a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). La agencia fue creada en 2002. La AESA, que se ocupa de controlar la seguridad de los aviones de empresas de la Unión Europea, se encargará también de otras empresas que, aunque no sean de la UE, vuelen al territorio de la Unión. Además la Agencia tendrá como responsabilidad asegurar que las normas internacionales de aviación sean cumplidas correctamente en todos los Estados miembros. Otras nuevas competencias propuestas de la AESA incluyen el control de las escuelas de aviación y establecimientos de formación asegurando que los pilotos tengan el mismo grado de preparación en toda la Unión Europea.

FALTA DE APERTURA DE LOS MERCADOS DEL GAS Y DE LA ELECTRICIDAD

Un informe sobre el funcionamiento del mercado interior del gas y la energía eléctrica, aprobado el pasado 15 de noviembre de 2005, demostraba que los Estados miembros deben aplicar de manera más eficaz las medidas contenidas en las

directivas reguladoras de ambos mercados, cuyo objetivo es la apertura de los mismos. En resumen, el informe resalta la ausencia de convergencia tarifaria en la UE y el escaso nivel de intercambios transfronterizos como principales frenos al pleno desarrollo de ambos mercados. Además, los primeros resultados de una investigación llevada a cabo también por la Comisión relativa a la competencia en dichos sectores, revelan las mismas problemáticas.

SE APRUEBA EL REGLAMENTO QUE PERMITE CREAR UNA LISTA NEGRA COMUNITARIA DE COMPAÑÍAS AÉREAS INSEGURAS

El Pleno del Parlamento aprobó el 16 de noviembre por 557 votos a favor, 16 en contra y 31 abstenciones, el Reglamento que obliga a los Estados miembros a informar a la Comisión Europea, en el plazo de un mes, sobre las compañías aéreas que tengan prohibido operar en su territorio. Parlamento, Comisión y Consejo han acordado que éste último acepte las enmiendas del primero en primera lectura sin modificarlas.

Será la Comisión la encargada de elaborar y actualizar la lista, una vez se compruebe que, efectivamente, las compañías aéreas afectadas no cumplen con las normas de seguridad requeridas. Esta lista se publicará en el Diario Oficial de la UE en red.

Asimismo, el Reglamento incluye la obligatoriedad de información al pasajero sobre la identidad del transportista y su indemnización en el caso de que haya efectuado una reserva en una de las compañías incluidas en la lista negra con posterioridad a su reserva.

El texto establece que la aplicación de este Reglamento al aeropuerto de Gibraltar queda suspendido hasta que España y Reino Unido elaboren una declaración conjunta al respecto.

El acuerdo adoptado por la Comisión, el Parlamento y el Consejo fue aprobado el pasado 5 de diciembre en el Consejo de Transportes. Esta normativa entrará en vigor en enero de 2006.

LA COMISIÓN EUROPEA PRETENDE MEJORAR LA GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO EUROPEO

Jacques Barrot, Vicepresidente de la Comisión Europea, y Comisario de Transportes de la misma, presentó el 17 de noviembre del pasado año el proyecto industrial SESAR, sistema de nueva generación para la gestión del tráfico aéreo. SESAR es un sistema que aumentará la seguridad y podrá reducir el daño medioambiental en lo referente al tráfico aéreo.

La Comisión Europea, que desarrollará este gran proyecto industrial primero con Eurocontrol y, en una segunda fase, con otros socios industriales, considera que este sistema garantizará el liderazgo europeo en el mercado aeronáutico mundial.

El proyecto está organizado en tres fases. La primera fase es de definición, lanzada en noviembre del año pasado y que termina en 2007, con un coste de 60 millones de euros, la cual servirá para decidir las tecnologías que deben usarse y los métodos de organización.

La segunda fase o fase de desarrollo se desarrollará del 2008 al 2013, con un coste estimado de 300 millones de euros; y la última fase o fase de despliegue, que abarcará del 2014 al 2020, en la que el sistema será financiado por la industria y será instalado a gran escala en Europa y en los países asociados.

ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS ENTRE LA UE Y LOS EEUU

Estados Unidos y la Unión Europea alcanzaron el 18 de noviembre un acuerdo para permitir que sus líneas aéreas vuelen sin restricciones a través del océano Atlántico. Sin embargo, el acuerdo está condicionado a que EEUU retire la norma que restringe a un 25% la inversión extranjera en sus aerolíneas. La medida, que necesitó la aprobación del Consejo de Ministros de la UE el pasado 5 de diciembre, entrará en vigor en octubre de 2006.

LA UE TOMA MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y CONTAMINACIÓN

Tras los desastres naturales que se produjeron con las catástrofes de los petroleros Erika y Prestige, la UE estableció un dispositivo de defensa para proteger a Europa de este tipo de accidentes. La Comisión Europea adoptó a finales de noviembre un tercer paquete de seguridad marítima que consta de 7 propuestas para la prevención de accidentes y el tratamiento de sus consecuencias.

De esta manera, la Comisión pretende reforzar las condiciones de concesión de los pabellones europeos, medida previa a la futura creación de un pabellón europeo. Por otro lado, se espera consolidar la legislación existente sobre sociedades de clasificación y control del Estado del puerto. También está prevista una modificación de la Directiva sobre el seguimiento del tráfico.

Para el tratamiento de las consecuencias de accidentes, la Comisión presentó una propuesta de Directiva para establecer un marco europeo armonizado para la realización de las investigaciones sobre accidentes.

ABIERTA LA TERCERA CONVOCATORIA PARA EL PROGRAMA MARCO POLO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

La Comisión Europea publicó el 24 de noviembre la tercera convocatoria para el Programa Marco Polo, dotada de un presupuesto de hasta 30,1 millones de euros (50% más de presupuesto que para la anterior convocatoria), destinados a resolver los problemas a los que se enfrentan las empresas a la hora de desarrollar nuevos servicios de transportes de mercancías que supongan una descongestión de la carretera.

Esta convocatoria cubre tres tipos de acciones: transporte intermodal; puesta en común de los conocimientos y experiencias; y acciones de carácter innovador.

El texto completo de la convocatoria, formulario y las informaciones necesarias para presentar los proyectos, pueden encontrarse en la página web del programa Marco Polo.

APROBADO UN NUEVO PAQUETE DE MEDIDAS SOBRE EL TIEMPO DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE LOS CAMIONEROS

Este acuerdo, concluido el pasado 6 de diciembre por el Parlamento Europeo y el Consejo, completa la legislación sobre el tiempo de trabajo de los camioneros y refuerza las reglas sociales en el sector de transporte por carretera.

Entre sus medidas introduce por jornada 9 horas de descanso obligatorio de los camioneros (en lugar de las 8 actuales) y de al menos 45 horas consecutivas cada dos semanas; reduce el tiempo de conducción máximo de 74 a 56 horas por semana. Desde su entrada en vigor, serán los empresarios y no los conductores los responsables en caso de infracción y, además, se pondrá en marcha un mecanismo de extraterritorialidad de las sanciones por el cual un Estado miembro podrá sancionar a otro Estado infractor.

Los controles también se verán reforzados con la introducción de un taquígrafo electrónico más preciso y eficaz contra la manipulación. Asimismo, los controles por carreteras se incrementarán progresivamente del 1% al 3%.

Por otra parte, se establece un sistema electrónico de intercambio de información que permite una mayor y mejor colaboración entre los Estados miembros.

GRUPO DE TRANSPORTE DE ALTO NIVEL PIDE MEJORES COMUNICACIONES CON PAÍSES VECINOS

El Grupo de Alto Nivel de Transporte encargado de revisar las conexiones de transporte de la nueva Unión Europea ampliada y sus 26 países vecinos presentó el 7 de diciembre su informe final. En sus recomendaciones se incluyen una mezcla de proyectos de infraestructuras junto con medidas más simples encaminadas a estimular el comercio y facilitar los flujos de tráfico entre los países a través de 5 ejes de transporte transnacionales.

El Vicepresidente y Comisario de Transporte, el francés Jacques Barrot, mostró su satisfacción por la rapidez y eficiencia del Grupo de Trabajo.

El Grupo de Trabajo de Alto Nivel está dirigido por la antigua Comisaria de Transporte Loyola de Palacio e incluye a 53 países y 3 instituciones financieras internacionales. Tras un año de trabajo, el Grupo ha fijado 5 ejes transnacionales importantes que conectan a la UE con los diferentes países al Norte, Este y Sudeste, además del Mediterráneo y las regiones del Mar Negro. El Grupo ha identificado una serie de proyectos de infraestructura y diversas medidas cuyo fin es la eliminación de la congestión que adolecen los ejes identificados. Estas medidas se centran en la protección ambiental, seguridad marítima, interoperabilidad ferroviaria...

Los proyectos presentados tienen un coste estimado de 45 000 millones de euros financiados por los Estados miembros, la UE y las instituciones financieras. El Grupo recomienda la colaboración bilateral de los Estados miembros con terceros países.

LA COMISIÓN APERCIBIRÁ A 10 ESTADOS POR INCUMPLIMIENTO DE DIRECTIVA SOBRE TRANSPORTE

La Comisión Europea envió el día 13 de diciembre un dictamen motivado a 10 Estados miembros entre los que se encuentra España. El dictamen motivado es el paso previo a la interposición de un recurso ante el Tribunal de Justicia y las razones son la no aplicación de dichos Estados de una Directiva sobre el tiempo de trabajo en el transporte por carretera que regula, entre otras cosas, el tiempo de conducción y el de carga y descarga, el mantenimiento de los vehículos o las funciones administrativas.

El Vicepresidente y Comisario responsable de Transporte, el francés Jacques Barrot, lamentó la no aplicación de esta Directiva, que data de 2002, a pesar de que la semana anterior al envío de dichos dictámenes se había alcanzado un acuerdo que preveía mejores tiempos de descanso y mayores controles.

EL PARLAMENTO EUROPEO VOTA LA DIRECTIVA "EUROVIÑETA"

El Parlamento Europeo votó el 15 de diciembre a favor de un nuevo marco de tarificación en el uso de infraestructuras de transporte por carretera que la Comisión Europea había

propuesto en julio de 2003. El Pleno aprobó una serie de enmiendas que habían sido negociadas con anterioridad con el Consejo y la Comisión. Esto permitirá la adopción de la directiva "Euroviñeta" en un futuro cercano.

El nuevo texto modifica la directiva de 1999 que enmarca la aplicación de peajes y derechos de uso de las autopistas de Europa. La propuesta de la Comisión busca respuestas a los principales problemas de desequilibrio y de ineficacia del sistema de transportes en Europa. La Directiva pretende traspasar progresivamente a los usuarios de transportes, los gastos engendrados por sus actividades, con el fin de reducir la contaminación y los embotellamientos además de extraer financiación suplementaria para las inversiones en infraestructuras de transporte.

La directiva establece nuevas reglas de modulación de los peajes, permitiendo así la aplicación de un amplio abanico de peajes en función de la contaminación de los vehículos y la congestión de las carreteras. La Directiva fija también los umbrales de los peajes asegurando de esta forma que sean equitativos, proporcionales transparentes y no discriminatorios. Según el Comisario Europeo de Transportes, Jacques Barrot, este nuevo marco legislativo marca una etapa importante hacia una tarificación más equitativa del uso de las infraestructuras de transporte. Este acuerdo debería contribuir a reequilibrar el tráfico de mercancías entre los diferentes modos de transporte.

CONFERENCIA DE MARRAKECH: COOPERACIÓN EURO-MEDITERRÁNEA EN MATERIA DE TRANSPORTES

Los ministros de transportes de la Unión Europea y sus homólogos de los países mediterráneos, decidieron el pasado 15 de diciembre en Marrakech, promover la reforma del sector de los transportes en la región mediterránea y reforzar asimismo la cooperación regional y subregional en este ámbito.

Los ministros discutieron principalmente sobre el Libro Azul de los transportes en el Mediterráneo y el Informe final del Grupo de Alto Nivel sobre la extensión de la red transeuropea de transportes a países vecinos. El Libro Azul hace un diagnóstico de la

situación en el área de los transportes en la región y propone una serie de recomendaciones con el fin de poner en marcha un sistema integrado de transportes a nivel euro-mediterráneo.

La Conferencia de Marrakech estableció las siguientes prioridades para la cooperación futura: la reforma institucional, las infraestructuras y su financiación, el transporte marítimo, el transporte multimodal, el transporte aéreo y Galileo. Los ministros acordaron además un nuevo instrumento financiero para la región a partir de 2007 y un acuerdo global UE-Marruecos en el ámbito de la aviación. Por otro lado, este encuentro facilitó el avance en la cooperación israelopalestina en materia de transportes con la puesta en marcha de una Oficina Conjunta israelopalestina sobre transportes.

ACUERDO SOBRE LA CREACIÓN DE UN ESPACIO AÉREO EUROPEO COMÚN

La Comisión Europea acordó el pasado 20 de diciembre junto con ocho países de la Europa del Este (Albania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Rumania, Serbia y Montenegro y la misión de Naciones Unidas en Kosovo – MINUK), la creación de un Espacio Aéreo Europeo Común con el objetivo de seguir desarrollando la integración política y económica del continente europeo.

Gracias a este acuerdo, cuya firma se prevé durante la Presidencia austriaca, se ampliará el mercado único de los servicios aéreos y se abrirán nuevas posibilidades comerciales para la industria aeronáutica.

LA COMISIÓN EUROPEA PROPONE FOMENTAR LOS VEHÍCULOS ECOLÓGICOS

La Comisión Europea, propuso el 21 de diciembre del pasado año, una nueva directiva para favorecer la creación de un mercado de vehículos denominados ecológicos.

Lo que pretende la Comisión Europea es reducir las emisiones contaminantes y depender en menor medida de los recursos energéticos de terceros países.

Para favorecer la creación de este mercado, la Comisión apuesta por obligar a las Administraciones Públicas, a que al menos un 25% de sus adquisiciones anuales de vehículos pesados sean vehículos ecológicos. Así, los fabricantes tendrían la certeza de que sus vehículos ecológicos serán adquiridos.

NORMAS EURO 5

La Comisión presentó el pasado día 21 de diciembre una propuesta de normas "Euro 5", que tienen como objetivo la disminución de las emisiones en los nuevos vehículos utilitarios ligeros. Dichas normas contribuirán a mejorar sensiblemente la calidad del aire en Europa.

El objetivo de la propuesta es establecer reglas armonizadas para la construcción de los vehículos a motor en referencia a sus emisiones atmosféricas, principalmente con limitación de las partículas de óxidos de nitrógeno en vehículos diésel. Para ello deberán equiparse de filtros de partículas.

Para la elaboración de esta propuesta se ha tenido en cuenta la opinión del sector y se ha realizado una consulta pública en Internet. Las normas EURO 5, ahora sometidas al procedimiento de aprobación en las instituciones comunitarias, no entrarían en vigor antes del 2008.

M. MATTHIAS RUETE NUEVO DIRECTOR GENERAL DE LA D.G DE ENERGÍA Y TRANSPORTES DE LA COMISIÓN EUROPEA

La Comisión Europea nombró el 21 de diciembre del pasado año a M. Matthias Ruete Director General de la Dirección General de energía y transportes. Jerárquicamente por debajo del Vicepresidente Jacques Barrot y del Comisario de Energía Andris Piebalgs, será el encargado de definir la estrategia a seguir en unos campos tan complejos como la energía y el transporte. Igualmente deberá garantizar la compatibilidad de las políticas llevadas a cabo en su dirección general con los objetivos generales de la Comisión Europea.

Alemán de 54 años, llegó a la Comisión Europea en 1986, habiendo ocupado diversos cargos, todos ellos de gran trascendencia. Desde enero de 2005, M. Matthias Ruete, ocupaba el cargo de Director de Coordinación y

Competitividad en la Dirección General de empresas e industria. Ha tomado posesión de su nuevo cargo en enero de este año

LA COMISIÓN EUROPEA ADOPTA DOS MEDIDAS TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD PARA LOS TRENES EUROPEOS

La Comisión Europea adoptó el 23 de diciembre del 2005 dos medidas técnicas de Interoperabilidad bajo la forma de una Decisión y la de un Reglamento. La Decisión fija límites al ruido, lo que reducirá la contaminación acústica, y el Reglamento se ocupa de las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías, mejorando la interconexión de los sistemas de información y de comunicación de los diferentes gestores de infraestructuras y operarios ferroviarios.

A partir de esa fecha, todo el equipamiento nuevo o material ferroviario destinado a las redes convencionales deberá respetar las especificaciones técnicas ya comentadas.

UNA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS CONFIRMA LA LEGALIDAD DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS AÉREOS

Tras la demanda de control jurisdiccional sobre el Reglamento comunitario relativo a los derechos de los pasajeros aéreos (Reglamento nº 261/2004), presentada ante la Corte de Justicia de Inglaterra y Gales por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Asociación de Compañías Europeas Aéreas de Bajo Coste y la *Hapag-Lloyd Express*, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (respondiendo a una cuestión prejudicial planteada por dicho tribunal británico) adoptó el 10 de enero una sentencia por la cual confirma su validez.

Este Reglamento, que entró en vigor el 17 de febrero de 2005, protege a los pasajeros aéreos dentro de la Unión Europea en caso de cancelación de embarque, de retraso o anulación de vuelo.

Gracias a esta sentencia, la Comisión Europea podrá continuar vigilando la correcta aplicación

de esta legislación por parte de las compañías aéreas y las autoridades nacionales.

PROTESTAS DE LOS ESTIBADORES POR LA LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Miles de trabajadores de los muelles se reunieron los días 14 y 15 de enero en Estrasburgo para manifestarse ayer contra el borrador de directiva de liberalización de servicios portuarios, que pretende armonizar las condiciones de competencia entre puertos y liberalizar el acceso al mercado de los servicios que ofrecen los puertos. El Parlamento Europeo mostró su división entre rechazar o modificar el borrador. La propuesta de liberalizar los servicios portuarios produce temor en los sindicatos de los estibadores por la posible degradación de las condiciones de trabajo, la reducción de las inversiones y la pérdida de empleos.

LA COMISIÓN PRESENTA PROGRAMA DE ACCIÓN DE TRANSPORTE SOBRE VÍAS NAVEGABLES

La Comisión Europea presentó el 17 de enero el Programa NAIADES (2006-2013), cuyas siglas en inglés quieren decir Programa de Acción y Desarrollo para la Navegación y las Vías Navegables en Europa. El nombre hace alusión también a las náyades, las ninfas de agua dulce de la mitología griega.

El Programa de Acción tiene como objetivo fomentar el transporte por vías navegables en Europa, mejorando los problemas de congestión y medioambientales. También puede ayudar a resolver el problema de la congestión que sufre el transporte de mercancías. Este programa aborda cinco áreas estratégicas: los servicios, la flota, el personal, la imagen y la infraestructura. Las acciones se complementan con una modernización de la reglamentación.

EL PARLAMENTO EUROPEO RECHAZA LA DIRECTIVA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

El Pleno del Parlamento Europeo rechazó el pasado 18 de enero por mayoría abrumadora la propuesta de directiva de la Comisión, que

pretendía la liberalización de los servicios portuarios.

Quinientos treinta y dos votos en contra, frente a ciento veinte a favor y veinticinco abstenciones, fue el balance de la votación, la cual sólo contó con el respaldo de la mitad del grupo popular.

La votación estuvo precedida de manifestaciones por parte de estibadores que habían viajado a Estrasburgo desde distintos países europeos para manifestarse contra dicha propuesta, a la que consideran una amenaza para sus puestos de trabajo.

MAYO DEL 2.006: FECHA LÍMITE PARA EL TACÓGRAFO DIGITAL

El Comisario de transportes y vicepresidente de la Comisión Jacques Barrot, comunicó y explicó a los Estados miembros la postura de la Comisión acerca de la introducción del tacógrafo digital, para mayo del 2006.

En su carta, el Comisario les ha pedido a los Estados Miembros, que proporcionen a la Comisión antes del 1 de marzo, una visión detallada de los preparativos a nivel nacional, incluyendo una confirmación de que estarán listos para ponerlos en funcionamiento en el debido tiempo.

La Comisión ha acogido con agrado la firme intención del Parlamento Europeo y del Consejo, de finalizar la regulación legal, que impondrá la obligatoriedad del uso del tacógrafo digital desde mayo del 2.006

PRIMERA CONFERENCIA MINISTERIAL PARA PROMOVER LAS AUTOPISTAS DEL MAR

La primera Conferencia Ministerial que se ocupó de la preparación de las futuras autopistas del mar tuvo lugar el pasado 24 de enero en Ljubljana (Eslovenia). La Conferencia, cuyos anfitriones serán Jacques Barrot, Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transporte y el Ministro eslovaco de Transportes Janez Bozic, contó con la presencia de más de 100 participantes del ámbito de la industria, representantes de los Estados miembros y del Parlamento Europeo.

Los participantes discutieron los retos y oportunidades de las autopistas del mar.

Las autopistas del mar constituyen un transporte intermodal basado en la gran calidad y los enlaces marítimos frecuentes entre las rutas marítimas, los puertos de gran capacidad y las buenas conexiones interiores. Esta nueva iniciativa pretende remplazar el transporte pesado por las carreteras europeas por el transporte marítimo. La red de transporte transeuropea ha identificado cuatro autopistas marítimas como proyectos prioritarios: la autopista del Mar Báltico, la del oeste de Europa, la autopista sureste de Europa y la del suroeste de Europa.

Este tipo de transporte ofrecerá una alternativa competitiva al transporte por carretera, permitirá absorber una parte significativa del aumento del transporte terrestre de mercancías y ayudará a conseguir un sistema de transporte europeo más sostenible.

DE INTERÉS

I AUDIENCIA DEL COMISARIO BARROT EN EL PARLAMENTO EUROPEO

El Vicepresidente de la comisión y encargado de la política de transportes, el francés Jacques Barrot, compareció el pasado 11 de enero en el Parlamento Europeo, haciendo un análisis de la política de transportes llevada hasta ahora en su mandato. Los eurodiputados aprovecharon la ocasión para debatir los asuntos de más actualidad y emitir su parecer.

Si bien citó algunos logros como el cielo único europeo, y el transporte de más mercancías por ferrocarril, reconoció las dificultades para llevar a cabo todos los objetivos fijados para la política de transporte. Enumeró una serie de dificultades como el aumentado en un cuarto de la superficie de la UE, el incremento del precio del petróleo, y el problema del terrorismo que amenaza y pone a prueba los sistemas de seguridad de nuestro transporte. Asimismo citó un triste dato que no cambia, como es los 44.000 muertos todos los años en las carreteras europeas.

Como uno de los principales objetivos, citó el comisario, el de aumentar nuestra competitividad a nivel mundial pero respetando el medio ambiente y el derecho de los usuarios

a acceder a un servicio de calidad y a unos precios asequibles, comentando que de aquí en adelante más que hablar de "intermodalidad" debemos hablar de "comodalidad".

En la audiencia intervinieron diversos parlamentarios. Algunas intervenciones reprocharon que se habían aprobado muchos proyectos de RTE pero que no se estaban llevando a cabo, en parte a causa de los propios Estados miembros. Otras voces añadieron no se había conseguido desviar el transporte de mercancías ni a los barcos ni al ferrocarril, culpando de nuevo la inactividad de los Estados miembros.

Otro parlamentario echó en falta la alusión en los proyectos a las distancias cortas; según él, siempre se habla de largas distancias que es lo que comunica a los Estados, pero afirmó que las distancias cortas son muy importantes porque en definitiva son las que más usan los ciudadanos.

Otra intervención reprochó al Comisario que la cuota del ferrocarril hubiera bajado y que el uso de la carretera y las emisiones de CO2 hubieran subido, todo lo contrario de lo que establece el Libro Blanco, pero sostuvo que no por eso había que cambiar el Libro Blanco, sino cumplirlo. Otras voces solicitaron la intervención de Barrot en el campo de los combustibles fósiles.

En el turno de respuestas, el Comisario intervino de nuevo e indicó que a finales de febrero estaba previsto el primer paquete ferroviario; también dijo que había que combinar los medios de transporte para solucionar los problemas de este sector. Contestando a los parlamentarios que le habían reprochado el descenso del uso del ferrocarril, señaló que más del 80% de las redes transeuropeas se dirigen al ferrocarril. Defendió la inversión en investigación y el recurso al Banco Europeo de Inversiones.

Se abrió otro turno de preguntas entre las que destaca la intervención de la eurodiputada española Inés Ayala, que saludó con entusiasmo el papel que el Comisario le va a dar a la logística, y declaró que el Parlamento estaba de acuerdo en la unificación de normas referentes a límites máximos de velocidad y de alcohol para toda Europa.

Otras voces informaron que las inversiones en infraestructuras están estancadas y que serían necesarios impuestos para financiar las redes transeuropeas.

Otra intervención alabó el plan de acción Náyades para el transporte por vías navegables. La misma intervención afirmó que no había que criticar tanto el transporte por carretera que es, y va a seguir siendo, fundamental; lo que hay que hacer es conseguir que los vehículos sean más limpios. Hizo una dura crítica cuando mencionó que la casa Mercedes exporta al mercado americano coches más limpios que los que vende al mercado europeo, donde de hecho radica la marca.

El Comisario volvió a intervenir en respuesta a los europarlamentarios. Barrot afirmó que hay que apoyar al sector privado, necesario junto con el sector público para llevar a cabo esta política. Seguidamente el Comisario, afirmó que los usuarios van a pagar de una manera equitativa en el futuro y afirmó que si la política de transporte tuviese un recurso propio sería más fácil llevarla a cabo; sin embargo, no se pronunció sobre la idea de que parte de estos ingresos viniesen de los peajes. El Comisario finalizó afirmando la necesidad de mayor competitividad para los puertos, reconociendo que quedan muchas cosas por hacer aún.

II INFORME DE LA COMISION SOBRE EL APOYO A LA ELECTRICIDAD GENERADA A PARTIR DE FUENTES DE ENERGÍA RENOVABLES

El pasado 24 de enero tuvo lugar un seminario relativo a un proyecto EIE llamado RES-e Regions, cuyo objetivo es desarrollar la producción de electricidad de origen renovable en las 11 regiones europeas socias, a través de la elaboración de objetivos y estrategias regionales. Andalucía es socio de este proyecto. Destacó la intervención de Beatriz Yordi, de la Comisión Europea, que explicó la Comunicación adoptada el pasado 7 de diciembre de 2005 "El apoyo a la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables", que cumple con los requisitos de redactar un informe establecidos en la Directiva 2001/77 relativa a la promoción de la electricidad generada a partir de fuentes de

energía renovables en el mercado interior de la electricidad.

Beatriz Yordi empezó explicando algunas estadísticas relativas a la situación de la electricidad "verde". Por ejemplo, la producción de electricidad verde en 2003 (sin hidroeléctrica) era equivalente a la producción combinada de electricidad en Portugal, Dinamarca y Eslovenia. Destaca el indicador para electricidad procedente de eólica para las fechas 1998-2004, en la que España mostraba un alto indicador de efectividad, en el que el papel de las regiones ha sido fundamental.

En cuanto a la evaluación de los sistemas de ayudas a las energías renovables, el documento establece una serie de conclusiones:

- Los sistemas de primas en tarifas han sido más efectivas que los sistemas de cuota en el sector eólico
- Otros sectores, requieren otro análisis, como la biomasa
- La armonización sería prematura, es necesaria una mayor experiencia, en especial con los sistemas de cuota
- Es necesario tratar la cuestión de las barreras administrativas y los obstáculos de conexión a la red

Sin embargo, las soluciones se pueden resumir en un **enfoque coordinado para los sistemas de apoyo para las fuentes de energía renovables, basado en dos pilares: cooperación entre países y optimización del impacto de los sistemas nacionales de apoyo.**

En primer lugar, **en relación con la cooperación**, una coordinación más intensa entre países sería importante para el desarrollo de los diferentes sistemas de apoyo dentro de Europa. La reciente cooperación entre los sistemas de primas en Alemania, España y Francia o sobre el Mercado Ibérico de la Electricidad y el nuevo plan para un sistema de certificados verdes comunes para Suecia y Noruega, pueden servir de ejemplo para otros. El documento afirma que los Estados miembros cuyos sistemas tengan un nivel de semejanza

suficiente podrán armonizarse entre ellos más adelante.

En segundo lugar, en relación con **la optimización del impacto de los sistemas nacionales**, los Estados miembros deberían:

- Incrementar la estabilidad legislativa y reducir el riesgo de inversión. La reducción del riesgo de la inversión y el incremento de la liquidez son cuestiones importantes, en particular en el mercado de los certificados verdes. La elaboración de un mecanismo de apoyo tiene que minimizar los riesgos de mercado innecesarios. La opción de contratos a largo plazo podrá mejorar con una mayor liquidez, que ofrecerá un precio de mercado más claro.
- Reducir los obstáculos administrativos y racionalizar los procedimientos: directrices claras, unos servicios únicos de autorización con una clara atribución de responsabilidades, la creación de mecanismos de preordenación que requieran que las regiones y los municipios asignen cuotas para energías renovables, procedimientos simplificados y guías sobre las relaciones con la legislación ambiental.
- Fomentar la diversidad tecnológica
- Garantizar la compatibilidad con el mercado interior de la electricidad
- Fomentar el empleo y los beneficios a escala local y regional. Una parte considerable de los beneficios públicos que buscan las políticas de apoyo a las energías renovables se refieren a las políticas de empleo y sociales y al desarrollo rural, mientras que otros objetivos políticos nacionales deben ser respetados y debidamente tenidos en cuenta. Las regiones tienen un importante papel que desempeñar a la hora de crear empleo en el ámbito de la electricidad verde.
- Proceder al emparejamiento con acciones relativas a la eficacia energética y la gestión de la demanda. El progreso de la generación de electricidad obtenida de fuentes renovables está siendo contrarrestado

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).

por un crecimiento excesivo del consumo de electricidad, que debe ser evitado. Sólo una combinación de medidas de apoyo a la E-FER con medidas de eficiencia del uso final de la electricidad hará que Europa siga progresando hacia sus objetivos de política energética.

- Afrontar las cuestiones de la red y la transparencia de las condiciones para la conexión. Esto comporta que los principios para la asunción y el reparto de los costes sean totalmente transparentes y no discriminatorios. En segundo lugar, debe acometerse el necesario desarrollo de la infraestructura de la red eléctrica para ajustarse a la nueva evolución de la producción de electricidad a partir de fuentes de energía renovables. En tercer lugar, los costes asociados al desarrollo de la infraestructura de la red eléctrica normalmente deben correr a cargo de los gestores de la red. Por último, los precios fijados para la electricidad en toda la red eléctrica deben ser equitativos y transparentes, teniendo en cuenta las ventajas de la producción integrada.

AGENDA

European Fuels Week
Paris, France
13-16 March 2006

Contact: Lisa Hannant:

l.hannant@theenergyexchange.co.uk

16 March 2006
CO2 Capture Training Seminar
Denmark
www.encapco2.org
www.co2-castor.com

Conferencia de lanzamiento del proyecto BIOGASMAX
23 marzo 2006 Communauté Urbaine de Lille,
Salle du Conseil
<http://www.lillemetropole.fr/index.php>

4º foro internacional de movilidad urbana y transporte avanzados.

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).

Poitiers 5 y 6 abril
<http://www.muta2006.com/>

Sustainable energy and mobility Dialogues
30 March - 2 April 2006
Grimaldi Forum, Monaco
www.ever-monaco.com.

Eastern Biofuels Conference
29 May - 2 June 2006
Budapest, Hungary
<http://www.easternbiofuels.com/index.cfm>

Energy.for the future
10-11 April 2006
The Royal Society, London, UK
<http://www.royalsoc.ac.uk/event.asp?id=3984>

CONVOCATORIAS

Convocatoria de propuestas dentro del VI programa Marco, en el que se incluye un área llamada "Apoyo a la cohesión y el potencial económicos de una Unión Europea más extensa y más integrada". En este área se incluye a su vez dos acciones:

- Elaboración de instrumentos, indicadores y parámetros operativos de evaluación de resultados en lo que se refiere a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y energía (aspectos económico, ambiental y social)
- Análisis de la seguridad general y sistemas de validación para el transporte y la investigación relacionada con los riesgos de accidentes y la seguridad de los sistemas de movilidad

Fecha Límite: 22 de marzo

http://fp6.cordis.lu/index.cfm?fuseaction=UserSite.FP6DetailsCallPage&call_id=268#

Consulta pública sobre los derechos de los pasajeros que viajen por mar o vía navegable.

La Comisión ha lanzado dicha consulta para estudiar la presente situación de los viajeros que empleen dichos medios de transporte,

prestando especial atención a los pasajeros con movilidad reducida. Con esta consulta, los ciudadanos podrán expresar su opinión sobre la aplicación de la política comunitaria de protección de viajeros a los pasajeros marítimos, el actual marco legal de protección de pasajeros por mar y la mejoras necesarias en dicho ámbito.

Las aportaciones recibidas aportarán información valiosa que podrá contribuir a la elaboración de futuras propuestas legislativas. La fecha límite es el 30 de abril.

Para acceder al cuestionario: http://www.europa.eu.int/comm/transport/maritime/rights/doc/2006_03_30_consultation_en.pdf

Convocatoria para presentar candidaturas al Foro Consultivo sobre diseño ecológico de los productos que utilizan energía

La Directiva 2005/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos que utilizan energía y por la que se modifica la Directiva 92/42/CEE del Consejo y las Directivas 96/57/CE y 2000/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, establece en su artículo 18 la creación de un grupo de expertos llamado Foro Consultivo, en el que se les informará y darán su parecer sobre la implementación de dicha Directiva. En particular, la tarea de dicho grupo es revisar las medidas de implementación, realizar el seguimiento de las medidas de ejecución, controlar la eficacia de los mecanismos de vigilancia del mercado establecidos y evaluar los acuerdos voluntarios y otras medidas de autorregulación.

Según el artículo 18, dicho grupo de expertos estará compuesto por un máximo de 50 miembros. Cada Estado miembro contará con un representante en dicho grupo, aunque éste estará abierto a los estados candidatos y a los estados miembros de la EFTA. Además, el Foro Consultivo contará a su vez con la participación equilibrada de los grupos interesados como la industria, las PYME, sindicatos, grupos de protección del medio ambiente u organizaciones de consumidores.

La Comisión ha lanzado la convocatoria para presentar candidaturas a dicho Foro Consultivo. La fecha límite de envío de candidaturas es el 31 de marzo de 2006. Para acceder a dicho formulario.

http://www.europa.eu.int/comm/energy/demand/legislation/doc/2006_03_31_call_eup_cf_en.pdf

Consulta sobre las ayudas de estado al carbón

La Comisión tiene la obligación de elaborar un informe sobre la aplicación del Reglamento 1407/2002 sobre las ayudas de estado a la industria del carbón, según el artículo 11 de dicho Reglamento.

La Comisión desea que los actores implicados tengan la oportunidad de establecer sus puntos de vista sobre este tema, antes del 15 de abril.

Con este fin, la Comisión ha organizado una consulta pública para que las partes interesadas redacten una contribución que verse sobre lo establecido en el artículo 11 del Reglamento, antes mencionado. En dicha contribución se podrá dar, además, la opinión sobre si la Comisión debería proponer enmiendas a dicho Reglamento, en relación con su aplicación a partir del uno de enero de 2008. Los actores se podrán pronunciar también sobre la prolongación de la aplicación de dicho Reglamento más allá del 31 de diciembre de 2010, fecha de expiración del mismo.

Para más información:

http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/state_aid/consultation/2006_04_15_en.htm