



BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 1

septiembre-diciembre 2008

En este número

- [Consejo informal](#)
- [Consejo de Ministros](#)
- [Comisión Europea](#)
- [Parlamento Europeo](#)
- [Otras noticias](#)

CONSEJO INFORMAL

REUNIÓN INFORMAL DE LOS MINISTROS DE TRANSPORTE

Los ministros de transportes de los 27 Estados miembros se reunieron de manera informal en La Rochelle durante los pasados 1 y 2 de septiembre para discutir sobre diversos asuntos. Estuvieron acompañados por el Comisario de Transportes, Antonio Tajani, y por el presidente de la comisión de transportes del Parlamento Europeo, Paolo Costa.

En primer lugar, ante la inminente publicación del Plan de Acción sobre transporte urbano, los ministros se mostraron favorables a apoyar las iniciativas de las comunidades territoriales en el ámbito del transporte urbano; sin embargo existieron algunas divergencias sobre el tipo de ayuda, ya que Estados miembros defendieron una ayuda financiera al estilo Civitas Plus para apoyar programas de movilidad urbana sostenible, mientras otros mostraron su apoyo para la creación de centros de intercambio de mejores prácticas e información para ciudadanos.

En segundo lugar, los ministros debatieron medidas para el relanzamiento de las autopistas del mar, defendiendo relaciones más cercanas con los manufactureros y simplificando los procedimientos de financiación con la ayuda del Banco Europeo de Inversiones. Además, los ministros manifestaron su voluntad de lograr un acuerdo con el Parlamento para avanzar la aprobación del paquete Erika III de seguridad marítima.

En tercer lugar, los ministros debatieron sobre la propuesta de revisión de la Directiva Euroviñeta sobre la imposición de gravámenes a los vehículos pesados de transportes de mercancías, que incluirían conceptos como la contaminación o congestión. Los ministros alcanzaron un consenso relativo a la necesidad de tarificación del transporte pero introduciendo gradualmente los costes externos que inicialmente incluirían congestión, ruido y polución (de manera opcional), pero no las emisiones CO2 debido a la dificultades a las que se enfrenta el sector en estos momentos. Los Estados acordaron que los beneficios obtenidos de las tarificaciones serían invertidos como ellos mismos deseen. España ha declarado que la propuesta no está siendo favorecida por una bonanza económica, con precios de petróleo elevados y un aumento de costes. Algunos Estados manifestaron su crítica a que sólo se dirigiera el texto a los vehículos pesados de transporte de mercancías.

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

CONSEJO DE TRANSPORTES OCTUBRE

El Consejo de Transportes se reunió el pasado 9 de octubre y trató los temas que, a continuación, les pasamos a exponer.

1 Sanciones transfronterizas

La propuesta aludida tiene como fin poner en marcha una red de intercambios de datos electrónicos en toda la Unión, con vistas a permitir identificar al propietario de un vehículo en el caso de infracciones cometidas en un Estado miembro distinto de aquel en el que reside dicho propietario. Algunos Estados miembros han manifestado dudas sobre la base jurídica de dicha propuesta.

El Consejo mantuvo un debate público de orientación sobre una propuesta de Directiva que facilita la aplicación transfronteriza de la legislación en materia de seguridad vial. Los Ministros han expresado su acuerdo sobre el objetivo de la propuesta y han subrayado la necesidad de un instrumento europeo perenne y eficaz. Han encomendado al Coreper proseguir su labor para volver a debatir sobre el asunto en su reunión de diciembre.

La Comisión presentó esta propuesta en marzo de 2008 y el Parlamento Europeo debería adoptar su opinión en primera lectura el próximo mes de noviembre.

2. Inclusión del sector de la aviación en el sistema comunitario de intercambio de cuotas de emisión de gases con efecto invernadero (ETS)

El Consejo ha adoptado unas conclusiones sobre este tema. En estas conclusiones el Consejo considera acertada la inclusión del sector de la aviación en el sistema comunitario ETS y aboga por la puesta en marcha del "cielo único europeo", por la modernización de la gestión del tráfico aéreo y por la intensificación de esfuerzos en el campo de la investigación aeronáutica, en particular en el marco del programa CLEAN SKY. Todas estas medidas contribuirán de manera global a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en dicho sector. Además, el Consejo considera que el elevado coste del carburante debería incitar a los operadores de transporte aéreo a acelerar su programa de modernización de la

flota y a sacar el mayor partido de otras medidas a corto plazo con el fin de mejorar su eficacia energética. Por otro lado, subraya que la inclusión del sector de la aviación en el sistema comunitario de intercambio de cuotas de emisión ha sido reconocido a nivel internacional como la solución más rentable desde el punto de vista de la protección al medio ambiente, respecto a otras posibilidades económicas y fiscales.

El Consejo toma nota del voto del Parlamento Europeo en segunda lectura, el pasado 8 de julio de 2008 sobre la Directiva que integra las actividades aéreas en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, EU ETS a partir de 2012. Además, recuerda que es necesario establecer negociaciones con terceros estados para que éstos apliquen medidas similares al EU ETS.

3. Gestión del tráfico aéreo (ATM). El programa SESAR

El Consejo ha adoptado una orientación general sobre el reglamento que modifica al reglamento 219/2007 relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tráfico aéreo (SESAR).

La modificación busca clarificar el estatuto jurídico de la empresa común SESAR, así se incluyen las disposiciones siguientes: reconocimiento de la empresa común SESAR como organismo comunitario; aplicación del estatuto de agentes temporales de la Comunidad Europea a su personal; aplicación del protocolo sobre privilegios e inmunidades de las Comunidades Europeas a la empresa común, etc.

En este contexto, el Consejo también ha adoptado una resolución relativa al lanzamiento de la fase de desarrollo del programa SESAR. El Consejo, entre otras cosas, pide a la Comisión que le presente una propuesta con vistas a aprobar el plan director ATM (gestión del tráfico aéreo). El Consejo considera que el plan ATM es un documento evolutivo que se debe actualizar de forma regular y que debe ser coherente con los reglamentos relativos al "Cielo Único" europeo.

4. Transportes marítimos

El Consejo ha llegado a un acuerdo político por unanimidad sobre las dos últimas propuestas legislativas que forman parte del tercer paquete sobre seguridad marítima: la propuesta de Directiva sobre el respeto de las obligaciones del Estado del pabellón y la propuesta de Directiva relativa a la responsabilidad civil y a las garantías financieras de los propietarios de los buques.

Además, los representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo han adoptado una declaración sobre la seguridad marítima que constituye un compromiso político claro por parte de los Estados miembros a hacer todo lo posible para asegurar una aplicación rápida de los convenios internacionales sobre la seguridad marítima y de las reglas de la Organización Marítima Internacional (OMI) relativas a los Estados del pabellón y a la auditoría.

El proyecto de Directiva relativo a las obligaciones del Estado del pabellón, tal y como ha sido aprobado por los ministros, prevé que las administraciones de los Estados miembros se sometan cada siete años a una auditoría conforme a las reglas de la OMI. Esta obligación a nivel de la UE está ligada a la evolución internacional en la materia: en el momento en que la auditoría de la OMI sea obligatoria para todos los Estados miembros de la OMI, la disposición comunitaria desaparecerá para evitar la existencia de sistemas paralelos. El Parlamento adoptó su decisión en primera lectura en marzo de 2007.

En cuanto a la responsabilidad de los propietarios de buques por créditos marítimos, el texto de la Directiva no afecta a la responsabilidad civil de los armadores, sino únicamente a la obligación de estos de disponer de un seguro que cubra los posibles créditos marítimos. Las cargas administrativas para los Estados miembros se reducen y se introduce un dispositivo de sanciones revisado. El Parlamento adoptó también su decisión en primera lectura en marzo de 2007.

Ambos acuerdos se tornarán posiciones comunes a transmitir al Parlamento, que ya he recibido del Consejo las restantes posiciones comunes de las otras iniciativas legislativas que componen el III paquete de seguridad marítima.

CONSEJO DE TRANSPORTES DICIEMBRE

TRANSPORTE TERRESTRE

EUROVIÑETA

El Consejo tomó nota sobre un informe de la Presidencia sobre el estado de trabajo relativo a la propuesta de Directiva que modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la tasación de los vehículos pesados para la utilización de ciertas infraestructuras, mostrando particular interés en la base jurídica de la proposición, el campo de aplicación, los costes externos (congestión), la asignación de las rentas y los métodos de cálculo de los costes externos.

La Comisión propone que los Estados miembros apliquen una política de tarificación diferenciada para combatir los efectos negativos que produce el transporte terrestre en el medio ambiente. Define un marco para permitirle a los Estados miembros calcular el precio del peaje en función del coste de la contaminación debida al tráfico y de la congestión de forma compatible con el mercado interior. Con este tipo de tarificación, se pretende incitar a las empresas de transporte a utilizar vehículos menos contaminantes, a elegir rutas con menos obstáculos, a optimizar la carga de sus vehículos y a utilizar las infraestructuras de una forma más racional.

La directiva propuesta autoriza a los Estados miembros a integrar, dentro de los peajes percibidos por los vehículos pesados, una cantidad correspondiente al coste de la contaminación atmosférica y al ruido del tráfico. También autoriza a calcular la cantidad de los peajes en las horas punta en base al coste de la congestión de los otros vehículos. Las cantidades variarán dependiendo de la distancia recorrida, del lugar y del momento de utilización de las carreteras para tener en cuenta los costes externos. Con estos ingresos, los Estados miembros pueden invertir en infraestructuras para los usuarios, en proyectos de desarrollo de vehículos más limpios y económicos en energía, etc.

Según fuentes de la REPER, el tema de la congestión suscitó diferencias de opiniones. Por un lado, los Estados miembros afirmaron que no se podían aceptar los puntos propuestos si no se podían incluir a otros usuarios de la carretera además de a los vehículos pesados; por otra parte, la Presidencia francesa quería

que el tema quedara aprobado, por lo que propuso medidas de efectos equivalentes. La base legal que según la Comisión es aplicable es el art. 71 del Tratado (transportes), mientras que España y los países escandinavos señalan que el art. 93 es el adecuado (fiscalidad).

Según la REPER, no se puede admitir que el peaje sea un coste externo. Cuando se utilizó por primera vez este término se hizo con referencia a las autopistas de concesión. En 2006, Alemania y Austria empezaron a llamar peaje a una tasa que se cobraba por los kilómetros recorridos, y ahora se quiere utilizar este término para designar el pago otro tipo de tasas. En lo referente a los anexos, varios países como España, Alemania, Países Bajos o Portugal no quieren que quede en manos de la Comisión. Están de acuerdo en que los anexos son bastante complejos técnicamente. Es muy difícil hacer los cálculos, sobre todo en la congestión. España propone hacer un cuadro por horas en el que se diga cuáles son las horas punta de cada ciudad.

SANCIONES TRANSFRONTERIZAS:

La propuesta de Directiva de la Comisión invita a contribuir a la política de seguridad en las carreteras de la UE, que pretende reducir el número de muertos en accidentes hasta 2010. Para ello, el objetivo de la propuesta es facilitar la ejecución de las sanciones cometidas en un Estado miembro distinto al de matriculación del mismo. Se señalan cuatro tipos de infracciones en esta directiva: exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez, no llevar puesto el cinturón de seguridad y no respetar los semáforos en rojo. Lo que se propone es que haya un intercambio de datos electrónicos en toda la UE para poder identificar al infractor propietario del vehículo para poder mandarle una notificación con la infracción cometida. El Consejo invitó a las instancias preparatorias a proseguir su labor para lograr un acuerdo.

TRANSPORTE SOSTENIBLE

El Consejo ha adoptado unas conclusiones sobre el paquete transporte ecológico. El Consejo defiende el principio de movilidad sostenible, subraya la importancia de una mayor labor de investigación, apoya el principio de internalización de los costes externos en todos los modos de transportes y enfatiza la necesidad del desarrollo de un

sistema de transporte inteligente. Por todo ello invita a la Comisión a proseguir su labor en el desarrollo de un transporte sostenible.

España logró que se introdujera un párrafo que establezca la posibilidad de construir carreteras "donde fuera necesario". El Consejo, por tanto, recuerda, en sus conclusiones, la posibilidad de seguir construyendo nuevas infraestructuras incluyendo carreteras "si fuera necesario".

TRANSPORTE MARITIMO

IDENTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE BUQUES A GRAN DISTANCIA

El Consejo adoptó una resolución referente al centro de datos de identificación y seguimiento de los buques a gran distancia de la Unión Europea (LRIT). El Consejo anima a que prosigan los trabajos para definir en cooperación con los Estados miembros participantes y la EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima) las condiciones de uso de LRIT. EL Consejo establece unos requisitos para participar en dicho sistema por parte un tercer estado como por ejemplo ser parte de la Convención SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) o no estar en la lista negra del Memorando de Acuerdo de París sobre control por parte estado del puerto.

TERCER PAQUETE DE SEGURIDAD MARITIMA

El Consejo adoptó dos posiciones comunes del tercer paquete de seguridad marítima: la propuesta de Directiva relativa a las obligaciones de los Estados del pabellón y la proposición de Directiva relativa a la responsabilidad civil y a las garantías financieras de los propietarios de los buques. Estas posiciones comunes se adoptaron tras el acuerdo político del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía de 9 y 10 de octubre de 2008. El Consejo ya ha adoptado seis posiciones comunes en base a las cinco propuestas restantes que forman dicho paquete: propuesta de Directiva sobre reglas para los organismos habilitados para la inspección de buques, propuesta de Directiva que sobre seguimiento de tráfico de navíos, propuesta de Directiva sobre principios fundamentales sobre investigaciones en el sector de los transportes marítimos, propuesta de reglamento sobre responsabilidad de las

empresas en caso de transporte de personas por mar o vía navegable en caso de accidente y propuesta de Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

La posición común sobre las obligaciones de los estados del pabellón se refieren a las obligaciones de auditoría y de certificación de calidad de las administraciones nacionales. El texto prevé que al menos cada siete años las administraciones de los Estados miembros sean objeto de una auditoría de acuerdo con las provisiones de la OMI. En cuanto a la segunda posición común, no afecta más a la responsabilidad civil de los armadores, solamente a la obligación de los armadores de tener un seguro que cubra las posibles deudas.

TRANSPORTE AEREO

REVISIÓN DE LA LEGISLACIÓN SOBRE UN CIELO ÚNICO EUROPEO

El Consejo logró un acuerdo sobre las disposiciones técnicas de la propuesta de Reglamento que modifica los cuatro reglamentos existentes que forman el marco del cielo único europeo con el objetivo de gestionar el espacio aéreo para así evitar retrasos, reducir el impacto de la aviación sobre el medio ambiente y mejorar y reforzar la independencia de las autoridades nacionales de vigilancia. Los reglamentos a modificar son los siguientes:

- Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco)
- Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)
- Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)
- Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)

Esta propuesta forma parte de una serie de medidas adoptadas por la Comisión en junio de este año.

La intención del Consejo era llegar a un acuerdo sobre el cielo único europeo, pero debido a los desacuerdos entre España y Reino Unido sobre Gibraltar, se ha quedado sin contenido. El Consejo y el Parlamento quieren llegar a un acuerdo antes del 4 de mayo, que es la última reunión del Parlamento antes de su disolución.

EXTENSIÓN DE LAS COMPETENCIAS DE LA AGENCIA EUROPEA DE LA SEGURIDAD AÉREA

El Consejo obtuvo una orientación general parcial sobre la modificación del Reglamento sobre la agencia de seguridad aérea, Reglamento 216/2008, con la finalidad de aumentar la seguridad de los aeródromos y mejorar la seguridad de la gestión del tráfico aéreo y de los servicios de navegación aérea. Con la esta proposición se pretende extender las competencias de la Agencia a los aeródromos, a la gestión del tráfico aéreo y a los servicios de navegación aérea. La propuesta de Reglamento proporciona la base jurídica que permite organizar la seguridad de la gestión del tráfico aéreo y de los servicios de navegación aérea y de la interoperabilidad aire/tierra en el marco del sistema de la AESA. En la REPER se comentó que aún no se sabe qué aeropuertos se tienen que incluir. Tienen que ser aeropuertos abiertos al uso público, que admitan el uso comercial y que tengan IFR (Instrumental Flight Rules) incluyendo los helipuertos. Otro problema que se planteó con respecto a los aeropuertos es la cuestión de los aeropuertos militares que tienen una parte civil. Se propone que la parte civil tiene que ser certificada por la Comisión, además de que se encargue la Administración nacional de la cuestión de la seguridad.

ACUERDO CON TÚNEZ Y ARGELIA SOBRE EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN

El Consejo autorizó la apertura de negociaciones con Túnez y Argelia con vista al establecimiento con cada uno de dichos estados un acuerdo euro-mediterráneo relativo a los servicios aéreos. El objeto de estos acuerdos es que estos países aproximen su legislación a la europea y así cooperar en materia de seguridad, de gestión de la circulación aérea y de las normas medioambientales. Además, se podrá asegurar una apertura progresiva de los mercados entre la UE y estos dos países.

COMISION EUROPEA

7ª SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

La Unión Europea organizó del 16 al 22 de septiembre la "Semana Europea de la Movilidad" bajo el lema "Aire limpio para todos". Esta semana representa el mayor evento mundial dedicado al transporte urbano sostenible. Con este lema se pretende animar a las autoridades locales a mejorar la calidad del aire limitando las emisiones nocivas del transporte, que es la principal causa de contaminación en las ciudades europeas. Aunque las emisiones están disminuyendo en la mayoría de los Estados miembros, la calidad del aire en las zonas urbanas sigue siendo preocupante.

La Semana de la Movilidad tiene por objetivo subrayar la relación entre movilidad y calidad del aire y cambiar los hábitos de transporte ofreciendo alternativas al automóvil respetuosas con el medio ambiente. Además, con estas actividades las autoridades tienen la oportunidad de probar el funcionamiento de nuevos servicios e infraestructura. Se pretende estimular que las ciudades pongan en marcha al menos una iniciativa permanente en este ámbito. Por ejemplo, se pueden citar la garantía de devolución del dinero para los clientes en Frankfurt si el transporte público se retrasa más de diez minutos o la página web en Edimburgo que ayuda a los internautas a encontrar nuevas opciones de transporte para su desplazamiento. En muchas ciudades, la Semana Europea de la Movilidad se cierra con un día sin coches.

La Comisión Europea promueve en su personal el uso del transporte sostenible. Ha organizado un sistema de préstamo de bicicletas para desplazamientos de su personal por motivos profesionales por el cual ha sido premiada por la asociación sin ánimo de lucro con sede en Bruselas "Pro Vélo". Durante la Semana de la Movilidad, las campañas de información mejorarán el conocimiento de los sistemas de uso compartido del coche, de las ventajas del transporte público y ciclismo. Desde su lanzamiento en 2002, el número de participantes en esta iniciativa se ha multiplicado por seis. Así, en 2007 participaron más de 2 000 ciudades de 36 países diferentes. Este año se prevé una participación de 200 millones de personas de ciudades de casi todos

los Estados miembros, de los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y de otros países del mundo, como Brasil, Canadá, Colombia, Japón y Corea del Sur.

La Semana Europea de la Movilidad la coordinan tres organizaciones no gubernamentales especializadas en el medio ambiente urbano: Eurocities, Energie-Cités y Climate Alliance. La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea aporta ayuda financiera y organiza los premios anuales de la Semana Europea de la Movilidad al mejor programa de actividades y medidas.

<http://www.mobilityweek.eu/>

LUCES DE DÍA OBLIGATORIAS A PARTIR DE 2011

La Comisión Europea adoptó el pasado 25 de septiembre una Directiva que modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 76/756/CEE del Consejo, sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques. Dicha modificación prevé la obligación de que los nuevos vehículos estén equipados con luces de día. Las luces de día aumentarán considerablemente la visibilidad de los vehículos ya que se encenderán automáticamente al poner en marcha el motor, a diferencia de la actual activación manual actual de las luces de cruce o posición.

Desde el punto de vista medioambiental, estas luces sólo representan alrededor del 25-30% del consumo de los faros normales, gracias a la aplicación de nuevas tecnologías.

Esta directiva será aplicable a los nuevos tipos de vehículos particulares a partir de 7 de febrero de 2011 y a los camiones y buses a partir de agosto de 2012.

LA COMISIÓN PRESENTA UNA PLATAFORMA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE POR VIAS NAVEGABLES

La Comisión Europea presentó el 2 de octubre el proyecto Platina, adoptado bajo el VII Programa Marco, cuya finalidad es mejorar la eficacia de la puesta en práctica de acciones y medidas de transporte por vías navegables, y que será utilizado como plataforma de implantación del programa Naiades. El

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

proyecto, en el que participan 22 socios de 9 Estados miembros, cuenta con un presupuesto de 8,5 millones de euros. Además, la Comisión también ha presentado una guía de oportunidades de financiación para el transporte fluvial y los resultados de un estudio acerca de las cargas administrativas que afectan a este sector.

El transporte por vías navegables se ha establecido como un medio muy eficaz para reducir la congestión. Es, además, un modo de transporte que permite reducir las emisiones de CO2 y contribuye, de esta forma, al desarrollo industrial sostenible. El programa Platina permitirá desarrollar acciones de mejora de las condiciones de mercado, de modernización de la flota, de desarrollo del capital humano, reforzará la imagen de la navegación fluvial y mejorará las infraestructuras, facilitando asistencia técnica y organizativa y la participación de la industria, las asociaciones y las administraciones estatales. Platina organizará encuentros de expertos y grupos de trabajo para estudiar la mejor forma de aplicar las acciones adoptadas. En este sentido, está prevista la creación de una página web para el próximo año.

JORNADA EUROPEA DE LA SEGURIDAD VIAL

El 13 de octubre se celebró la segunda jornada europea sobre seguridad vial. Con tal motivo, la Comisión Europea organizó, una conferencia en París, cuyo objetivo fue fomentar una mejora de la seguridad vial en nuestras ciudades gracias a un mejor diálogo entre todos los usuarios y entre éstos y los responsables políticos.

NUEVA DIRECTIVA SOBRE TIEMPO DE TRABAJO EN MATERIA DE TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión Europea adoptó el 15 de octubre una propuesta de modificación de la Directiva sobre tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera. Esta propuesta tiene como objetivo garantizar la aplicación de las reglas actuales sobre tiempo de trabajo a todos los conductores profesionales, incluidos los trabajadores autónomos.

La modificación propuesta viene a clarificar la Directiva 2002/15/CE en el sentido de garantizar que los « falsos conductores autónomos » se beneficien plenamente de las reglas aplicables a los trabajadores móviles y de reforzar los controles que permitan velar por la correcta aplicación de la legislación.

Además, la modificación viene a reforzar la cooperación entre los Estados miembros a través del intercambio de información y de buenas prácticas. Por último, las disposiciones actuales sobre trabajo en horas nocturnas se modifican para hacerlas coherentes y compatibles con otros textos legislativos de la UE.

DERECHOS PORTUARIOS: LA COMISIÓN LLEVA A ESPAÑA ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA

La Comisión Europea decidió el pasado 16 de octubre llevar ante el Tribunal de Justicia al Reino de España. El motivo de este recurso es que, según la Comisión, el ordenamiento jurídico español prevé derechos portuarios discriminatorios contrarios al Derecho comunitario.

En concreto, se trataría de los derechos portuarios que hay que pagar por los trayectos de los buques con origen o destino Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla, que serían inferiores a los recaudados por el tráfico entre los puertos españoles continentales y los puertos comunitarios.

Además, la legislación española prevé que los derechos recaudados por el tráfico entre un puerto español y un puerto de un tercer Estado no pueden ser objeto de bonificación alguna.

Estas disposiciones serían contrarias al principio de libre prestación de servicios de transporte marítimo, discriminaciones que solo podrían estar justificadas por razones imperiosas de interés general.

España ha alegado en defensa de la cohesión territorial, sin embargo no ha presentado pruebas suficientes para demostrar el carácter necesario y proporcionado de las medidas de bonificación.

POLÍTICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EUROPEA

El 29 de octubre pasado se reunieron los miembros del grupo CARS 21 (Marco Reglamentario para el Sector del Automóvil Competitivo en el siglo XXI) para llegar a un acuerdo sobre las medidas necesarias que habría que tomar para fomentar la competitividad en la industria automovilística europea e intentar posicionar a Europa como líder mundial en materia de vehículos limpios, seguros y asequibles, siendo a la vez una forma de preservar los puestos de trabajo y superar los desafíos que suponen el cambio climático. Se ha decidido crear un grupo de trabajo que reunirá a las partes interesadas que tengan por objetivo el promover los vehículos verdes teniendo que examinar los obstáculos técnicos, reglamentarios y económicos que surjan y sugerir las soluciones que se deban adoptar.

El Vice- presidente de la Comisión Günter Verheugen, responsable de empresa e industria y presidente del grupo CARS 21, señaló que la industria europea del automóvil crea millones de puestos de trabajo, además de tener un interés especial en que los vehículos sean respetuosos con el medio ambiente.

El grupo CARS 21 se creó en 2005 por Comisión Europea para definir el camino a seguir hacia un desarrollo sostenible de una industria automovilística europea competitiva. Su principal tarea es la de hacer recomendaciones para la política de poderes públicos y el marco reglamentario a corto, medio y largo plazo de la industria automovilística europea.

En dicha reunión, el grupo formuló una serie de recomendaciones sobre el rendimiento de los carburantes, la energía y medio ambiente, el futuro desarrollo de una estructura reglamentaria coherente para el sector del automóvil, la regulación del comercio y el mercado extranjeros, la seguridad en la carretera, la mejora del mercado interior, la reestructuración del sector, la información en materia de reparación de vehículos; etc.

NUEVO MARCO PARA LOS SERVICIOS AÉREOS EN LA UE

El nuevo Reglamento, adoptado mediante codecisión, mejora la legislación actual en

materia de explotación de los servicios de transporte aéreo en la Comunidad.

Para los consumidores significa un avance en la transparencia de los precios, ya que el precio final debe incluir todas las tasas, impuestos y cargos. Además, se ha prohibido la discriminación en el precio basada en el lugar de residencia o la nacionalidad del pasajero o del establecimiento o agencia en que comprara el billete.

Esta regulación no establece un control europeo de licencias de explotación, son los Estados miembros los responsables de conceder las licencias. La ley comunitaria obliga a los Estados miembros a suspender o revocar la licencia de operaciones cuando una compañía aérea no cumpla los requisitos que establece el reglamento. Para obtener una licencia, es necesario que la compañía aérea tenga un Certificado de Operador Aéreo (AOC) que certifique la capacidad técnica de la empresa en proveer servicios aéreos. Cualquier operador aéreo que tenga un AOC comunitario puede prestar sus servicios en cualquier país de la UE. De ahora en adelante, serán los propios Estados miembros los que otorguen este certificado.

Los operadores aéreos pueden operar libremente entre los países de la Unión, sin ningún tipo de restricción. Gracias a la armonización en los estándares de seguridad, cualquier operador aéreo puede operar haciendo uso del wet-leasing (alquiler de un avión con el piloto y la tripulación) siempre y cuando el aparato esté registrado en un país comunitario. Cuando el avión pertenezca a un país tercero, esta nueva regulación introduce unas medidas más claras y restrictivas.

El Reglamento reconoce la necesidad de mantener la posibilidad de imponer la obligación de servicio público cuando el desarrollo económico de una región alejada o de una isla dependa de ello. Siguen los mismos principios básicos que se recogían en la legislación anterior, aunque se han clarificado y adaptado para mejorar su aplicación.

Un Estado miembro puede regular el reparto del tráfico aéreo entre aeropuertos siempre que sirvan a la misma ciudad o conurbación, tengan una infraestructura de transporte adecuada, que estén unidos por transporte público fiable, eficiente y frecuente el uno al

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

otro o a la ciudad o conurbación en la que están situados, o que ofrezcan los servicios necesarios a los operadores aéreos y no perjudiquen demasiado sus oportunidades comerciales.

Recuerda el Reglamento también que los operadores aéreos pueden ofrecer vuelos en código compartido con otros operadores, incluidos los de terceros países. Sin embargo, si un tercer país no permite oportunidades comerciales similares con operadores comunitarios, el Estado miembro interesado puede imponer restricciones a los códigos compartidos relacionados con operadores de dicho tercer estado.

CONSULTA PARA LA REVISIÓN DE REGLAMENTO SOBRE ACUERDOS, DECISIONES Y PRÁCTICAS CONCERTADAS ENTRE COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR

El artículo 81.1 del TCE prohíbe asociaciones de empresas que perturben el comercio entre los Estados miembros. El artículo 81.3 establece algunas exenciones al mismo. El Reglamento 823/2000 regula la exención al artículo 81.1 del TCE relativo a acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios). La Comisión planteó a finales de octubre una consulta pública sobre una propuesta de revisión de dicho Reglamento, que permiten mantener la autorización de estos acuerdos pero en un nuevo entorno económico y jurídico. El proceso de consulta finalizó el 22 de noviembre.

NUEVA LISTA DE AEROLÍNEAS PROHIBIDAS EN LA UE

La Comisión Europea publicó el 14 de noviembre una nueva relación actualizada de aerolíneas que, por motivos de seguridad, no tienen permitido operar en la Unión Europea. Esta nueva lista, ya en su novena revisión y que sustituye a la publicada el pasado julio, ha sido elaborada a partir del informe de la inspección que la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) elaboró en el mes de octubre.

En esta ocasión, se han añadido a la lista negra todas compañías aéreas certificadas en Angola, que se suman a la TAAB Angola Airlines que ya figuraba anteriormente. Entra además en la lista, la camboyana Siem Reap Airways Internacional que ya contaba con algunas restricciones pero no con una prohibición total.

La Comisión ha mantenido esta prohibición a otras compañías sobre las que no hay constancia de que hayan puesto en marcha las medidas correctivas que se le plantearon en anteriores auditorias.

El listado completo puede consultarse en: <http://ec.europa.eu/transport/air-ban>

LA COMISIÓN EUROPEA SIGUE ACTUANDO PARA QUE LAS COMPAÑÍAS DE VENTA DE VIAJES A TRAVÉS DE INTERNET CUMPLAN LA NORMATIVA

El Comisario de Transportes, Antonio Tajani, y la Comisaria de Protección del Consumidor, Meglena Kuneva, enviaron una carta a principios de diciembre a las compañías aéreas europeas en la que advierten de que las páginas de venta de billetes a través de Internet siguen cometiendo infracciones a la normativa, a pesar de que se han corregido el 60% de las irregularidades localizadas en las webs desde septiembre de 2007, fecha en la que comenzó la investigación.

En la carta se incluyen 30 puntos detallados que las compañías deben tener en cuenta con vistas a que los usuarios puedan estar informados en todas las fases de la compra. Esta lista se publicará de forma simplificada en las páginas web de venta de viajes e incluye sobre todo medidas encaminadas a garantizar la transparencia en los precios, las formas de pago y la compañía que opera el vuelo.

En este sentido, la Comisión reivindicó la cooperación de las autoridades nacionales en el pasado Consejo Europeo de Ministros de Competitividad del 1 diciembre, y anunció que la próxima primavera hará público, junto con los resultados de la investigación en curso, un informe con los avances producidos.

LA COMISIÓN PROPONE NUEVOS DERECHOS PARA LOS PASAJEROS MARÍTIMOS Y DE AUTOBÚS

La Comisión adoptó el pasado 4 de diciembre dos nuevas propuestas legislativas, en las que se establecen los derechos de los pasajeros que utilicen servicios de autobús y de transporte marítimo nacional e internacional.

La nueva normativa propuesta prevé que las empresas informen a los pasajeros en caso de interrupción o cancelación de su viaje, y que presten la asistencia y los servicios alternativos adecuados en ese supuesto, estando sujetas, en caso contrario, al pago de una indemnización. De la misma forma, los pasajeros discapacitados y con movilidad reducida tendrán derecho a exigir una asistencia gratuita y específica para acceder al transporte marítimo y de autobús, siempre que hayan notificado por adelantado su necesidad y se presenten en la estación o el puerto con la antelación necesaria. Por otro lado, las propuestas establecen nuevas normas armonizadas relativas a la responsabilidad de las empresas por los pasajeros (en caso, por ejemplo, de muerte o lesiones) y sus equipajes, fijando indemnizaciones uniformes.

Estas novedades se enmarcan en el intento de mejorar la calidad y el servicio de los transportes marítimos y de autobuses, que no han respondido como se esperaba a la liberalización de mercado. Así, la falta de procedimientos comunes de solución de litigios deja inermes a los pasajeros, que se enfrentan a procedimientos y plazos diversos. Por eso, los países de la UE deberán crear organismos competentes que garanticen la aplicación efectiva y homogénea de esta nueva normativa. Los pasajeros podrán requerir a la empresa y, posteriormente, en caso de obtener una respuesta no satisfactoria, plantear la reclamación al organismo nacional competente designado por el país en cuestión.

INAUGURACIÓN DE LA EMPRESA COMÚN SESAR SOBRE INVESTIGACIÓN PARA LA MEJORA DEL TRAFICO AEREO

El 8 de diciembre se inauguró en Bruselas la empresa común SESAR (Single European Sky ATM Research). Esta empresa común es una sociedad público-privada cuyo objetivo es la

modernización del sistema de gestión del tránsito aéreo, a través de la coordinación y concentración de los esfuerzos de investigación y de desarrollo desplegados en esta materia dentro de la Comunidad. Se fundó por la Comunidad Europea y EUROCONTROL, y recibe prestaciones de 15 entidades públicas y privadas, entre las que se encuentra AENA.

Con un presupuesto de 2 100 millones de euros, SESAR podrá llevar a cabo su principal misión que es evitar la congestión del cielo europeo y reducir la incidencia medioambiental de los transportes aéreos. SESAR quiere triplicar las capacidades europeas y mejorar la seguridad para 2020. El programa busca, de igual forma, reducir en un 10% el impacto medioambiental por vuelo. Finalmente, el sistema modernizado de gestión del tráfico aéreo en Europa deberá reducir a la mitad los gastos inherentes a la gestión del tráfico aéreo.

LA COMISIÓN EUROPEA PROPONE FLEXIBILIZAR LAS BASES DEL SEGUNDO PROGRAMA MARCO POLO

La Comisión Europea propuso a principios de diciembre una modificación en las bases del Segundo programa Marco Polo, que pretende transferir el aumento del tráfico de mercancías desde la carretera a otros modos alternativos de transporte.

En cuanto a los cambios que se prevén, destacan la delegación de la gestión del programa a la Agencia Ejecutiva para la Competitividad y la Innovación, y la modificación del Reglamento en el que se establece su base jurídica. Algunas de las modificaciones más importantes que se prevén para el Reglamento tienen que ver con el fomento del transporte por las vías navegables, la simplificación de la gestión del programa, así como con la conveniencia de flexibilizar los requisitos exigidos a los potenciales beneficiarios y las posibilidades de financiación (se aumentará a dos euros por cada 500 toneladas-kilómetro transferidas a otros modos).

La Comisión ha considerado que estas reformas son necesarias en tanto que los objetivos alcanzados en la primera edición del programa no han resultado ser satisfactorios, constatándose una bajada del interés de la

población con ocasión del lanzamiento del Segundo programa Marco Polo.

MÁS COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA PARA EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

La Comisión Europea adoptó el pasado 11 de diciembre una propuesta de Reglamento que permitirá a los Estados miembros involucrarse de manera más activa en el establecimiento de redes ferroviarias internacionales. Se trata de una decisión clave para la promoción del transporte internacional de mercancías por ferrocarril y, al cabo, para crear una infraestructura de transporte de mercancías eficiente, sostenible y de alta calidad.

La creación de corredores internacionales de ferrocarril es una iniciativa que tiene su origen en el Paquete Logístico, adoptado en octubre de 2007, y en el que la Comisión ya avanzó su intención de desarrollar propuestas que permitieran establecer una red de ferrocarril europea enfocada al transporte de mercancías. Con esta iniciativa, adoptada tras una consulta pública con el sector y la correspondiente evaluación de impacto, la Comisión pretende incrementar la proporción de mercancías transportadas por ferrocarril, animando el establecimiento de líneas de conexión eficientes. Estas vías permitirán integrar infraestructuras nacionales mediante la cooperación más estrecha entre Estados miembros, responderán de forma más adecuada a las exigencias de los operadores, permitirán una gestión más efectiva de las infraestructuras utilizadas para el transporte de pasajeros, y asegurarán una mejor conexión intermodal de los transportes.

AYUDAS DE ESTADO PARA LA CREACIÓN DE AUTOPISTAS DEL MAR

La Comisión Europea publicó el pasado 11 de diciembre una Comunicación en la que clarifica las reglas de ayudas de Estado a proyectos cuya finalidad es desarrollar nuevas autopistas del mar.

El desarrollo de las autopistas del mar es una de las principales iniciativas comunitarias en materia de transportes, y tiene la finalidad de reducir las congestiones y las emisiones de gases invernadero provocadas en Europa por el

transporte de larga distancia por carretera. La UE financia dicha iniciativa a través del Programa Marco Polo II y el Programa para el desarrollo de la Red Transeuropea de transporte. En concreto, financia el desarrollo de instalaciones portuarias y conexión de las mismas al interior, la creación de nuevos servicios marítimos o las inversiones en equipamiento o embarcaciones específicas.

A partir de ahora, y en intento por facilitar los procedimientos para financiar el desarrollo de las autopistas del mar, podrán ser los Estados miembros quienes completen la financiación, siguiendo las reglas fijadas por la Comisión, en el caso de que la cuantía aportada por la UE no sea suficiente. Así, las ayudas de Estado a los costes operacionales de los proyectos seleccionados bajo el Programa Marco Polo podrán alcanzar el 35% de esos costes operacionales durante cinco años, mientras la contribución a los proyectos amparados por el Programa para el desarrollo de la Red Transeuropea de transporte podrá llegar al 30%, en dos años.

LA COMISIÓN PRETENDE ACELERAR LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión Europea presentó el pasado 15 de diciembre el Nuevo Plan de Acción para el establecimiento de Sistemas Inteligentes de Transporte, como parte del paquete "Transporte Verde". Su objetivo es lograr el desarrollo de un sistema de transportes más limpio, más seguro y más eficiente. En particular, el Plan de Acción aspira a desarrollar tecnologías de información y comunicación en el transporte por carretera y en las conexiones de este modo de transporte con otros; la finalidad es mejorar la seguridad y reducir los atascos y, a la larga y como efecto de todo ello, reducir las emisiones de carbono. Se trata de proporcionar información sobre el tráfico en tiempo real, facilitando a los viajeros la planificación de su viaje. Para ello, el plan propone reforzar la coordinación europea en el sector, lo que permitiría hacer un mejor uso de las infraestructuras ya existentes. La aplicación exitosa de este sistema podría reducir sustancialmente las emisiones de CO2 por tráfico rodado y evitar, según las estimaciones, más de 5.000 fallecimientos anuales por accidentes de tráfico. Dicho plan aportará las

herramientas políticas necesarias para complementar actuaciones previas como la iniciativa i2010, relativa al vehículo inteligente, o el forum eSafety.

PARLAMENTO EUROPEO

EL PARLAMENTO EUROPEO DEBATE SOBRE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR IMPULSADOS POR HIDRÓGENO

El pasado 4 de septiembre, el Parlamento Europeo aprobó en primera lectura la propuesta de Reglamento relativo a la homologación de vehículos de motor impulsados por hidrógeno. Los eurodiputados remarcaron la necesidad de contar con una red de estaciones de recarga de hidrógeno para que la introducción de estos vehículos en el mercado sea exitosa, al respecto de lo cual, la Comisión mostró su apoyo a la creación de estas estaciones.

El objetivo de esta propuesta es establecer una normativa técnica armonizada del procedimiento de homologación comunitario para estos tipos de vehículos, necesario para salvaguardar el mercado único y garantizar un alto grado de seguridad y protección medio ambiental.

Hasta el momento no existe un procedimiento de homologación para estos vehículos, lo cual podría conllevar a una distorsión del mercado, en el sentido que los Estados miembros pueden establecer sus propias condiciones de aprobación, lo que acarrearía a su vez altos costes para la industria. Un sistema de homologación europeo podría facilitar la consecución de un sistema de aprobación internacional.

NUEVO REGLAMENTO PARA SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS DE VUELOS

En su sesión principios de septiembre, el Pleno aprobó un reglamento que reforma el código de conducta para los sistemas informatizados de reserva de vuelos (SIR). Los SIR son intermediarios entre las compañías aéreas y las agencias de viajes. En los últimos años, muchas compañías ya no son dueñas de SIR salvo Amadeus, que tiene como accionistas minoritarios a Air France, Iberia y Lufthansa.

La nueva regulación pretende incrementar la competencia entre los distintos SIR: las compañías aéreas podrán negociar directamente con los SIR las reducciones de tarifas ; además, los SIR deberán mostrar todas las alternativas de vuelos que ofrecen las compañías integradas en dicho sistema. Además, los precios que muestren deberán incluir las tarifas y todos los impuestos, tasas, recargos y derechos que deba pagar el comprador .El informe aprobado por el Pleno fue resultado de un acuerdo con el Consejo.

TAJANI ANUNCIA UN REFUERZO DE LAS INSPECCIONES DE LAS AEROLÍNEAS EUROPEAS

El Comisario Europeo de Transportes, el italiano Antonio Tajani, anunció el pasado 9 de septiembre ante la comisión de Transportes del Parlamento Europeo, que se reforzarán las inspecciones de seguridad de las aerolíneas europeas.

La comparecencia de Tajani tenía como motivo dar cuenta de los avances en la normativa comunitaria sobre seguridad aérea tras el accidente de Barajas.

Según Tajani, el año pasado se efectuaron un total de 7 376 inspecciones en pista, casi el doble de las realizadas en 2004 (3 993). Además, el Comisario señaló que los servicios de la Comisión están trabajando para introducir un número mínimo de inspecciones al año en cada Estado miembro y advirtió de que la Comisión examinará de cerca de algunas aerolíneas europeas.

Para Tajani, no hay competencia desleal que justifique la reducción de las garantías de seguridad de los ciudadanos europeos. Por último, señaló que es necesario revisar la legislación comunitaria vigente en materia de seguridad aérea.

REACCION DEL PARLAMENTO EN SEGURIDAD MARITIMA

En la sesión del 22-25 de septiembre, el Pleno se pronunció sobre seis de las siete propuestas que conforman el tercer paquete de seguridad marítima. En dicha votación se mantuvieron casi todas las enmiendas de la primera lectura que fueron suprimidas por el Consejo 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 (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

ministros en su posición común. Cada propuesta contó con un informe de un ponente distinto. Por ejemplo, en la propuesta relativa al seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, se reintroduce una serie de enmiendas relativas al nombramiento de la autoridad competente para el refugio de navíos que necesitan asistencia; en la propuesta sobre investigaciones en caso de accidente marítimo, el Parlamento propone un plazo máximo de 2 meses tras el accidente para iniciar las investigaciones; en la propuesta sobre responsabilidad de los transportistas, el Pleno aprobó un anticipo de 21 000 euros a los pasajeros víctimas de invalidez absoluta y permanente o con heridas muy graves.

El Consejo en su reunión del pasado 27 y 28 de noviembre, decidió no aceptar todas las enmiendas propuestas por el Parlamento en su segunda lectura; por lo tanto, el Consejo convocó el comité de conciliación que reunirá ambas instituciones para negociar un texto común.

APROBADA LA DIRECTIVA SOBRE PROMOCION DE VEHICULOS VERDES

En su sesión de los pasados 20-23 de octubre, el Parlamento aprobó la primera lectura de la propuesta de Directiva sobre promoción de vehículos verdes, tras un acuerdo con el Consejo. Dicho texto obliga a todas las autoridades de contratación pública, entidades adjudicadoras y a los operadores a tener en cuenta cuando compren vehículos de transporte por carretera no sólo el precio sino también el tiempo de vida útil de la energía utilizada y su impacto ambiental incluyendo el consumo, las emisiones de CO2 y otras emisiones contaminantes. Así cuando se abra un procedimiento de contratación pública, el impacto ambiental será uno de los criterios de adjudicación, cuantificándose en términos monetarios los costes operativos del consumo de energía, emisiones de CO2 y otras emisiones a través de un método especificado en la Directiva. Los Estados miembros tendrán 18 meses tras la entrada en vigor (20 días tras su publicación) para transponer la Directiva, es decir, hasta 2010. Se espera que los Estados miembros respalden dicha primera lectura en breve.

69 AEROPUERTOS DE LA UE TENDRÁN UN MISMO SISTEMA DE REGULACIÓN DE TASAS

La Eurocámara aprobó en su sesión de los días 20-23 de octubre y en segunda lectura (acordada con el Consejo) una directiva que prevé un sistema común de regulación de tasas para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea de más de cinco millones de viajeros. El fin es evitar la falta de transparencia y la mejora de la competencia entre los aeropuertos con mayor tráfico de la Unión Europea.

Con esta medida se garantiza que los posibles incrementos que se produzcan en las tasas se lleven a cabo bajo criterios "pertinentes, objetivos y transparentes" y siempre, por motivos de interés público. La nueva legislación obliga a que los ingresos obtenidos por las tasas se destinen exclusivamente a la mejora de la protección en los aeropuertos y no será de aplicación a las tasas percibidas para financiar la asistencia a pasajeros con movilidad reducida y discapacitados.

Esta norma afectará a un total de 69 aeropuertos europeos incluyendo 9 españoles: Málaga, Madrid, Barcelona, Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Valencia, Lanzarote y Tenerife sur.

PAQUETE CAMBIO CLIMÁTICO

El Pleno, en su sesión de principios de diciembre, debatió con Consejo y Comisión dicho paquete. Entre otros temas, y tras varias reuniones entre europarlamentarios y la presidencia francesa, se decidió un acuerdo sobre las emisiones de CO2 de los vehículos nuevos de pasajeros, que respalda el objetivo de la Comisión: 120 gramos/kilómetro en 2012 a través de tecnologías de motor y 130 g/km adicionales mediante otros avances técnicos. El acuerdo introduce un objetivo a largo plazo de 95 gramos de CO2 por kilómetro en 2020. Si los fabricantes sobrepasan dichos límites, deberán pagar cuantiosas multas por cada gramo adicional.

Además, los diputados alcanzaron un acuerdo sobre un 10% de cuota de energía renovable para el sector del transporte para 2020 pero exige que al menos un 40% del ese porcentaje (un 4% del carburante utilizado) proceda de biocombustibles de segunda generación,

electricidad o hidrógeno. Además, se logró un acuerdo para fijar un objetivo de un 5% de renovables para el transporte por carretera en 2015 (con al menos un 1% procedente de las mismas fuentes renovables).

El Consejo Europeo de 11 y 12 de diciembre celebró el acuerdo sobre la mayor parte de las cuatro propuestas del paquete energía-cambio climático y celebró que exista acuerdo total sobre las propuestas legislativas CO2 de los vehículos ligeros, la calidad de los carburantes y la Directiva fuentes renovables de energía. El Consejo insta a que se pueda alcanzar un acuerdo en primera lectura en el Parlamento sobre el conjunto del paquete antes de finales de año.

Tras la cumbre del 11 y 12 de diciembre, los miembros del Parlamento Europeo y del Consejo conformaron un acuerdo informal el sábado por la mañana sobre los últimos detalles del paquete. Las negociaciones se centraron en la revisión de la Directiva sobre el comercio de emisiones (ETS), la decisión que establece los límites para las emisiones nacionales en sectores no ETS, y la Directiva que provee el marco legal para la captura de CO2 y la tecnología de almacenamiento.

En el Pleno del pasado 17 de diciembre, aprobó formalmente la primera lectura del paquete energía y clima, comprendiendo las seis propuestas, formalizando los acuerdos obtenidos con anterioridad.

Finalmente, deberá adoptarse formalmente por el Consejo.

OTRAS NOTICIAS

LOS ESTADOS MIEMBROS ABOGAN POR LOS COCHES ELÉCTRICOS

La subida de los precios del petróleo, las preocupaciones por el cambio climático y una normativa europea medioambiental cada vez más severa está haciendo que Estados miembros e industria apoyen el fomento del coche eléctrico.

El gobierno español, como parte del nuevo plan energético destinado a disminuir las emisiones de gas de efecto invernadero y la dependencia de las importaciones de petróleo, tiene el

objetivo contar con un millón de coches eléctricos de aquí a 2014

Los cambios en el sector de transportes forman parte del plan nacional para la reducción de consumo de petróleo en un 10% o de 44 millones de barriles hacia el 2011.

España no es el único ejemplo, así Portugal igualmente está fomentando el uso de estos coches eléctricos invirtiendo en el establecimiento de estaciones eléctricas de recarga y aumentando la toma de conciencia de los beneficios de estos coches. Reino Unido y Dinamarca cuentan también con medidas para aumentar el uso de estos coches.

Analistas industriales predicen que en 2011 los coches eléctricos estarán listos para un uso masivo, pudiendo constituir el 65% de las ventas de vehículos en 2020.

IATA CRITICA LA APROBACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LA AVIACIÓN EN EL SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES

El pasado 24 de octubre se aprobó por el Consejo la inclusión del sector aéreo en el sistema de comercio de emisiones a partir de 2012. Esta decisión incluye los vuelos interiores en la UE y también los internacionales que despeguen o aterricen en cualquiera de los 27 Estados miembros.

IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) critica que no se haya tenido en cuenta la delicada situación económica internacional, alegando que dicha inclusión va a costar a las aerolíneas 3,5 mil millones de euros, lo cual provocará deslocalizaciones. Sin embargo, algunas voces han propuesto un régimen compensatorio a través de ayudas de estado menos rígidas.

MAYOR SEGURIDAD Y PRECIOS MÁS TRANSPARENTES EN EL SECTOR AEREO

El pasado 1 de noviembre entró en vigor un nuevo Reglamento sobre la explotación de servicios de transporte aéreo, cuyas principales características son la mejora de la seguridad y una mayor transparencia de los precios. Este nuevo Reglamento supone una refundición y una simplificación de la legislación anterior (tercer paquete aéreo) para responder mejor a

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

los retos del sector que, desde el inicio de su liberalización en la UE en 1997, ha experimentado un crecimiento sin parangón en cifra de negocios y en empleo.

Las principales novedades de la nueva norma son las siguientes: En primer lugar los viajeros estarán mejor informados y podrán comparar precios. Los pasajeros podrán ver el precio final (incluyendo tasas y cargos) así como el desglose de los costes por categorías. Además, no será posible imponer cargos adicionales opcionales sin su consentimiento expreso («opt-in»). Finalmente, se prohíbe la discriminación de precios sobre la base del lugar de residencia o la nacionalidad.

En segundo lugar, las autoridades nacionales tendrán un mayor poder de supervisión a fin de garantizar la calidad, la seguridad y evitar las quiebras. Para ello el Reglamento garantiza controles más estrictos y la aplicación armonizada de la normativa comunitaria en materia de las licencias de explotación o el arrendamiento de aeronaves de terceros países.

Otras novedades son igualmente la revisión de las normas aplicables a las obligaciones de servicio público para reducir la burocracia y evitar abusos, la adopción de medidas que fomenten la cooperación de aeropuertos cercanos o la abolición de las últimas restricciones a los acuerdos bilaterales entre Estados miembros.

NECESIDAD DE UNA MAYOR INTEGRACIÓN DE LA VIGILANCIA MARÍTIMA EUROPEA

El pasado 3 de noviembre la Comisión Europea publicó un informe sobre los primeros pasos a seguir para establecer una estrategia integrada de vigilancia marítima para Europa. En este informe se detalla el estado actual de los sistemas de vigilancia, control, localización, identificación y comunicación que han puesto en marcha los Estados miembros y las agencias de la UE. El informe, que ha tomado forma de documento de trabajo, detalla los pasos necesarios para resolver los problemas para lograr una red de vigilancia marítima integrada europea. Una red de tal naturaleza ayudaría a las autoridades nacionales a tratar más eficazmente temas tales como el tráfico de drogas, contrabando de armas y seres

humanos, pesca ilegal, polución, piratería y terrorismo.

Joe Borg, Comisario europeo de Asuntos Marítimos y Pesca declaró que se necesita una vigilancia marítima global, transfronteriza e intersectorial.

En la actualidad, existe la cooperación sectorial a nivel comunitario y nacional en materias específicas como el control de fronteras, la seguridad marítima o la pesca.

Sin embargo, el documento de trabajo concluye que se requiere un trabajo conjunto de todas las partes llegar a una integración completa del plano intersectorial y lograr mejores resultados a un coste más bajo. La Comisión financiará dos proyectos piloto para evaluar cómo los Estados miembros mejoran en el intercambio de datos para la vigilancia en diferentes sectores y de sacar adelante actividades conjuntas.

NUEVO OBSERVATORIO PARA EL ESTUDIO DE LA CAPACIDAD AEROPORTUARIA EN EUROPA

El pasado 4 de noviembre se inauguró el Observatorio para el estudio de la capacidad aeroportuaria en Europa. Se ocupará de aconsejar a la Comisión en el desarrollo de medidas para mejorar la capacidad de las redes aeroportuarias europeas.

La creación del Observatorio se anunció en el plan de acción para la capacidad, eficacia y seguridad de los aeropuertos europeos, adoptada por la Comisión en enero de 2007. El Observatorio servirá para el intercambio y la recopilación de datos e información sobre la capacidad aeroportuaria. Además, emitirá opiniones no vinculantes sobre determinadas directrices, ya sea por iniciativa propia o por petición de la Comisión, sobre los métodos de evaluación de capacidad aeroportuaria, procedimientos de planificación de infraestructura, la intermodalidad tren/avión o sobre el acceso a los aeropuertos.

La composición del Observatorio garantiza la representación de todas las partes interesadas y la eficacia de su funcionamiento. Se ha creado por un período de 5 años. En ese momento será cuando el programa SESAR deberá entrar en su fase operacional

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

desplegando nuevas tecnologías que mejoren las capacidades operacionales de los aeropuertos.

CONCLUSIONES DE LA CUMBRE EUROPEA DE LA AVIACIÓN

El 19 de noviembre se celebró la clausura de la Cumbre Europea de la Aviación en Burdeos (Francia), que tuvo lugar los días 17, 18 y 19 de noviembre reuniendo a altos responsables nacionales y europeos de la aviación y a actores privados del sector, con el fin de dar una respuesta a la problemática medioambiental derivada del transporte aéreo.

La Cumbre, que se ha desarrollado en el contexto de la crisis financiera y desaceleración económica, ha concluido con la firma de dos acuerdos importantes:

- Una declaración de intenciones del bloque de espacio aéreo funcional (FAB) "Europa Central", para organizar de manera conjunta el tráfico aéreo, aumentar la seguridad, reducir el impacto ambiental y lograr una reducción de costes. Este bloque incluye los espacios aéreos de Francia, Benelux, Alemania y Suiza e implican el 55% de los vuelos en Europa.
- Acuerdos de la iniciativa tecnológica conjunta "Clean Sky", que financiará investigaciones y desarrollo de nuevas tecnologías para impulsar el sector aeronáutico europeo.

El evento también ha servido para recordar los grandes objetivos de la presidencia francesa en el transporte aéreo, tales como el desarrollo del programa SESAR, para modernizar las infraestructuras del control aéreo en Europa; la revisión del primer paquete reglamentario sobre el "Cielo único europeo"; y la extensión de las competencias de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).

Todos estos aspectos se consideran fundamentales para un desarrollo sostenible de la aviación. Por ello mismo, también se ha recalcado el carácter esencial de la inclusión de la aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión, siendo el objetivo de la UE que todos los miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adopten el mencionado régimen.

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