



BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 7

abril-junio 2010

En este número

- [Consejo de Transportes](#)
- [Comisión Europea](#)
- [Parlamento Europeo](#)
- [Otras noticias](#)
- [Convocatorias](#)

CONSEJO DE TRANSPORTES

I CONSEJO DE 11-12 DE MARZO

1 CUESTIONES HORIZONTALES

EQUIPOS A PRESIÓN TRANSPORTABLES

El Consejo alcanzó una orientación general, en espera de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura, en relación con un proyecto de Directiva sobre equipos a presión transportables

Sigue pendiente la cuestión de las disposiciones de procedimiento en materia de delegación de competencias en la Comisión para los actos de desarrollo, que seguirá estudiándose durante las negociaciones con el Parlamento Europeo en torno a este texto.

La propuesta es una revisión de la Directiva 1999/36/CE sobre el mismo tema, adoptada con objeto de mejorar la seguridad del transporte de tales equipos y garantizar su libre circulación en un mercado único de transportes. El texto contiene normas sobre las obligaciones de los distintos agentes económicos, sobre la conformidad de los

equipos y sobre los organismos de control y su reconocimiento mutuo. La finalidad de la revisión consiste en actualizar y simplificar las disposiciones de la Directiva de 1999 a la luz de la reciente evolución legislativa en el plano de la UE e internacional, y en especial de la Directiva 2008/68/CE, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, y del Reglamento (CE) n.º 765/2008 y la Decisión 768/2008, que establecen el marco para la comercialización de productos en el mercado único europeo. De este modo se eliminarán las normas contradictorias y se simplificará el marco regulador, en especial en materia de procedimientos de evaluación de la conformidad, sin modificar sustancialmente ni el ámbito de aplicación ni las medidas previstas en la Directiva actual.

Como resultado de la revisión, quedarán derogadas varias directivas relativas a equipos a presión transportables.

La Comisión presentó su propuesta en septiembre de 2009 (13566/09). El Consejo tiene intención de llegar lo antes posible a un acuerdo con el Parlamento Europeo, para que ambas instituciones puedan adoptar el texto en primera lectura.

2 TRANSPORTE AEREO

TASAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

El Consejo tomó nota de un informe de situación en relación con una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los principios para el cobro de tasas de seguridad en los aeropuertos de la UE.

El marco común propuesto tiene por objeto garantizar la ausencia de discriminación y la transparencia, brindar una posibilidad de consulta suficiente respecto a la cuantía de las tasas de seguridad y asegurar que esas tasas

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).

guardan relación directa con el coste de las prestaciones de servicios de seguridad aérea. Por otra parte, se crearía una autoridad independiente de supervisión en cada Estado miembro que vele por la correcta aplicación de la Directiva. La situación en relación con esta propuesta no ha evolucionado mucho desde el último informe de situación presentado al Consejo en su sesión del mes de diciembre. En tales condiciones, el Consejo convino en aguardar la posición del Parlamento Europeo en primera lectura, cuya adopción se prevé en abril de 2010, y ha invitado a sus órganos preparatorios a que reanuden el estudio de la propuesta después de la votación del Parlamento Europeo al respecto.

El principal elemento sobre el que existen posturas divergentes sigue siendo el ámbito de aplicación del acto legislativo propuesto. Con arreglo a la propuesta inicial de la Comisión, la Directiva se aplicaría a todos los aeropuertos de la UE. Sin embargo, varios Estados miembros abogan por que se limite este ámbito de aplicación a los aeropuertos cuyo movimiento anual de pasajeros supere cierto umbral. Si bien para la mayoría de las delegaciones sería aceptable un umbral de cinco millones de viajeros, varios Estados miembros preferirían incluir todos los aeropuertos comerciales o fijar un umbral más bajo. A título de solución transaccional, la Presidencia española sugirió un umbral de dos millones de movimientos de pasajeros, pero la mayor parte de los Estados miembros se opone a esa propuesta, por considerar que un umbral menor podría conllevar una carga administrativa importante.

INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES EN LA AVIACIÓN CIVIL

El Consejo acordó una orientación general sobre esta propuesta de Reglamento, en espera de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura.

El objetivo general del proyecto de Reglamento es garantizar que las investigaciones sobre seguridad de la aviación civil europea se realicen con celeridad y con arreglo a las normas más exigentes a efectos de la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades. Para ello, la cooperación informal existente entre las autoridades nacionales encargadas de las investigaciones de seguridad será sustituida por una Red

Europea de autoridades nacionales encargadas de las investigaciones de seguridad en materia de aviación civil. Este refuerzo de la cooperación se completará con un conjunto de normas obligatorias aplicables a las investigaciones de seguridad.

Por lo que respecta a la realización de las investigaciones de seguridad, el proyecto de Reglamento incluye, en particular, los siguientes requisitos comunes:

- todos los accidentes deben ser investigados por un organismo independiente, que es la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de Estado miembro en que tuviera lugar el accidente; dicha investigación debe llevarse a cabo también en caso de incidente grave en que se vea involucrada una aeronave cuya masa máxima de despegue sea superior a 2.250 kg;
- se invitará al Estado de registro, al Estado del transportista, al Estado de diseño y al Estado de fabricación de la aeronave afectada a designar representantes acreditados, que participarán en la investigación de seguridad;
- cuando proceda, se invitará a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) a nombrar a un representante para que participe en calidad de asesor en las investigaciones bajo el control y según la facultad discrecional de la autoridad nacional correspondiente;
- se garantizará la coordinación entre las investigaciones de seguridad y las posibles investigaciones judiciales que se instruyan paralelamente.

Durante el debate del proyecto de Reglamento, las delegaciones que mantenían reservas sobre determinados problemas han estado en condiciones de retirarlas. Ahora bien, algunos Estados miembros indicaron que ciertos problemas, como la relación entre investigaciones de seguridad e investigaciones judiciales, requerirían un estudio más detenido a lo largo de las negociaciones con el Parlamento Europeo sobre el texto. Por lo demás, la Comisión estima que la obligación de investigar debería abarcar igualmente los incidentes graves en los que estén implicadas aeronaves pequeñas, y se propone plantear esta cuestión en los futuros debates con el Parlamento.

La Red que habrá de establecerse estará formada por los jefes de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad en materia de aviación civil, o sus representantes, y estará presidida por uno de

sus miembros, con un mandato de tres años. Su finalidad consistirá en contribuir a una mejor aplicación de la legislación de la UE sobre investigaciones en materia de aviación civil, y a una mayor disponibilidad de capacidades de investigación en toda la Unión. La cooperación por medio de la Red abarcará el intercambio de información, la promoción de las prácticas más idóneas, la puesta en común de recursos y la prestación de asistencia. Además, la Red facilitará la cooperación con la Comisión y con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). Desempeñará una función de asesoramiento y coordinación, y no tendrá la condición de nuevo organismo de la UE. La responsabilidad de las investigaciones de seguridad seguirá incumbiendo a las autoridades nacionales.

Por lo que respecta al plazo para dar a conocer la lista de personas presentes a bordo tras un accidente, el Consejo ha convenido en que debería facilitarse esa lista cuanto antes, pero a más tardar dos horas después del accidente, para que pueda informarse sin dilación a los familiares de esas personas.

SEGUNDA FASE DE LAS NEGOCIACIONES SOBRE SERVICIOS AÉREOS CON LOS ESTADOS UNIDOS

La Comisión informó al Consejo de la situación de las negociaciones sobre servicios aéreos con los Estados Unidos, que deberán seguir desarrollando el acuerdo de "cielos abiertos" entre la UE y los EE.UU., firmado en 2007 y que lleva aplicándose provisionalmente desde marzo de 2008.

La séptima y más reciente ronda de negociaciones tuvo lugar del 15 al 17 de febrero de 2010 en Madrid. El Consejo celebró los avances significativos logrados en dicha ronda en ámbitos como la protección del medio ambiente, las normas laborales, las normas de competencia y el reconocimiento recíproco de las decisiones de reglamentación. En las rondas anteriores ya se había llegado a acuerdos en particular en las cuestiones de seguridad aérea y en la gestión del acuerdo. El Consejo reiteró la importancia de lograr un nuevo acuerdo de transporte en 2010. No obstante, advirtió de la necesidad de vencer aún algunos obstáculos. Los Ministros destacaron en particular la importancia de la apertura de nuevas oportunidades de inversión para el sector de las compañías aéreas en el espacio transatlántico. El Consejo instó a la Comisión a proseguir las negociaciones.

Del 23 al 25 de marzo se celebrará en Bruselas una nueva ronda de negociaciones, con el objetivo de llegar a un acuerdo sobre los problemas pendientes.

3 OTROS PUNTOS APROBADOS

POSICIONES EN PRIMERA LECTURA SOBRE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS QUE VIAJAN EN BARCO Y EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

El Consejo adoptó sus posiciones en primera lectura sobre dos propuestas de Reglamento, que tienen por objeto mejorar, respectivamente, los derechos de los pasajeros que viajan en barco y los de los viajeros de autobús y autocar. A continuación las posiciones serán remitidas al Parlamento Europeo para su segunda lectura.

Las dos propuestas establecen unas reglas, adaptadas a su ámbito de aplicación particular, sobre no discriminación y sobre asistencia a las personas discapacitadas o de movilidad reducida. En relación con todas las categorías de viajeros, los textos incluyen, en particular, unas disposiciones sobre los derechos de los viajeros en casos de retrasos o anulaciones, la información que debe facilitarse a los viajeros y la tramitación de las reclamaciones. Además, la propuesta relativa a los derechos de los viajeros de autobús y autocar dispone la indemnización por fallecimiento o lesiones personales así como por pérdida o daño del equipaje, en caso de accidente.

Ya se han adoptado normas semejantes para los viajeros que se desplazan en avión o ferrocarril. El acuerdo político sobre el Reglamento relativo a los derechos de los pasajeros que viajan en barco se logró el 9 de octubre de 2009, y el relativo al Reglamento sobre los viajeros de autobús y autocar, el 17 de diciembre de 2009.

POSICIÓN DE LA UE SOBRE EL ACUERDO INTERBUS

El Consejo adoptó la posición de la Unión Europea relativa a la gestión del Acuerdo Interbus sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús y a las normas aplicables en virtud del mismo. El Acuerdo Interbús entro en vigor el 1 de enero de 2003. Sus partes contratantes son la

UE, Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, la ARYM, la Republica de Moldova, Montenegro y Turquía. Su objetivo principal es la liberalización del transporte de viajeros. El Comité Conjunto que dirige la aplicación del Acuerdo se reúne al menos una vez cada quinquenio.

La posición consta de tres partes:

- el reglamento interno del Comité Conjunto responsable de la gestión del Acuerdo, que representa a todas sus partes contratantes;
- la adaptación de las listas de normas aplicables para tener en cuenta la nueva legislación de la UE adoptada desde la entrada en vigor del Acuerdo; dichas normas afectan a las condiciones que se aplican a las empresas de transporte de viajeros por carretera, a las normas técnicas que se aplican a los autobuses y autocares (por ejemplo, la inspección técnica, el aparato de control, las emisiones), y a las disposiciones sociales;
- una Recomendación para que las partes contratantes externas a la UE utilicen un informe técnico para autocares y autobuses, con el fin de facilitar el control de la aplicación de las normas técnicas fijadas en el Acuerdo.

Estas partes serán sometidas a la adopción del Comité Conjunto.

II REUNION EXTRAORDINARIA DE MINISTROS DE TRANSPORTES

El pasado 19 de abril tuvo lugar una reunión extraordinaria de ministros de transportes con motivo de la nube volcánica procedente de Islandia. En ella, los ministros apoyaron la decisión de Eurocontrol que permitía la progresiva y coordinada apertura del espacio aéreo europeo, en base a los estudios técnicos existentes y los sucesivos datos que se vayan aportando. En esta decisión se incluían tres tipos de zonas según su grado de afectación:

- La primera de estas zonas es aquella que se encuentra en el núcleo central de las emisiones y en la que se mantiene la restricción absoluta de las operaciones, puesto que es imposible garantizar la seguridad de las mismas.
- La segunda de las zonas, es aquella donde aunque se aprecian resto de cenizas, en principio las mismas no impedirían que se puedan realizar las operaciones de tráfico aéreo. Esta zona deberá ser confirmada y la decisión sobre las operaciones que se realicen

deberán ser tomadas de manera coordinada por las autoridades de los estados miembros.

- La tercera zona no está afectada por las cenizas con lo que no habría restricciones de ningún tipo a las operaciones.

III REUNIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONSEJO DE TRANSPORTES (MOTIVADA POR LA NUBE DE CENIZAS)

Las conclusiones de este Consejo Extraordinario de Ministros de Transportes, celebrada ayer día 4 de mayo y presidida por el Ministro de Fomento español José Blanco, se basan en los siguientes puntos:

En lo que respecta a los derechos de los pasajeros de líneas aéreas, los responsables de Transporte de los 27 han reafirmado la necesidad de mejorar la coordinación para conseguir una aplicación uniforme de la legislación comunitaria en la materia. En este punto la Comisión continuará supervisando los trabajos con vistas a alcanzar una armonización completa.

Sobre las ayudas estatales, el Consejo afirmó que circunstancias excepcionales como las que se acaban de dar, pueden justificar el apoyo a medidas compensatorias de las pérdidas en las que se pueda incurrir como consecuencia de la clausura del espacio aéreo europeo. Dichas ayudas deberán distorsionar lo menos posible la libre competencia, tarea para la cual la Comisión podría presentar próximamente una Comunicación en la que se establezcan los criterios a respetar en la configuración de dichos planes.

Durante la reunión también se trató la revisión de la planificación en la gestión del riesgo para cualquier futura interrupción ocasionada por el volcán. Para ello, los 27 han acogido de forma favorable la propuesta de la Comisión para crear un grupo de expertos que represente a todas las partes interesadas, con el fin de desarrollar una nueva metodología europea sobre la gestión de riesgos y de medidas de seguridad. Con este mismo fin, el Consejo ha dado el visto bueno para el envío a la Organización Internacional de la Aviación Civil, de la propuesta de un nuevo marco regulatorio, la cual se tratará en la Asamblea General de dicha Organización prevista para el próximo septiembre.

Además, los ministros apoyaron la aceleración de la puesta en marcha del Cielo Único Europeo. Por otra parte, los ministros han aceptado la necesidad de un plan pan-europeo de transportes en casos extremos y celebraron la intención de la Comisión de trabajar sobre soluciones alternativas en caso de crisis repentinas. Además, decidieron la creación de una Plataforma de Aviación a nivel europeo, que pueda coordinar mejor la aviación a nivel europeo.

IV CONSEJO DE 24 DE JUNIO

1 TRANSPORTE AÉREO

LA NUEVA FASE DEL ACUERDO DE CIELOS ABIERTOS CON LOS ESTADOS UNIDOS:

El consejo adoptó la firma y aplicación provisional del protocolo de enmienda del Acuerdo sobre transporte aéreo entre los EEUU y la UE, firmado en 2007 y aplicado provisionalmente desde 2008.

Esta enmienda descubre nuevas oportunidades de inversión en la industria de las líneas aéreas mediante la apertura del mercado a inversores extranjeros y el refuerzo de la cooperación en materia de regulación de todo lo que implica la política de aviación. En este sentido cabe destacar el objetivo de limitar el impacto medioambiental de este sector y el reconocimiento de la necesidad de unos estándares laborales de alto nivel.

Las nuevas oportunidades de negocio que abre este acuerdo se basarán en concesiones hechas por ambas partes. Así pues:

- Los EEUU han pedido a la UE que otorgue un rol más importante a la Comisión en la supervisión de las restricciones operacionales en materia de ruido (noise-based operating restrictions) en los grandes aeropuertos. También reclama más transparencia en este tema.
- Por su parte la UE pide a los EEUU una mayor libertad para las inversiones, permitiendo propiedad y control mayoritarios de las líneas aéreas norteamericanas por parte de ciudadanos o empresas europeas.
- Una vez que estas estipulaciones se cumplan, la UE y los EEUU garantizarán a las líneas aéreas de ambas partes

derechos adicionales para dar servicios aéreos entre ambos territorios y terceros países.

- También eliminarán las barreras de acceso al mercado para las líneas aéreas de terceros países controladas o en propiedad de nacionales de ambas partes.
- La UE hará lo propio con las líneas aéreas europeas controladas y que sean propiedad de nacionales de los EEUU.
- En caso de que una de las dos partes haya cumplido con sus obligaciones y la otra no, la parte cumplidora podrá "congelar" la aplicación de las mismas hasta el efectivo que no se produzca un cumplimiento recíproco.

RESPUESTA DE LA UE A LA SITUACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO SOBREVENIDA POR LA NUBE DE CENIZA VOLCÁNICA:

Tras tratar el documento elaborado por la Comisión sobre el particular, los ministros tuvieron un intercambio de puntos de vista sobre las iniciativas tomadas para responder al impacto en las interrupciones en el tráfico aéreo. Asimismo, los ministros invitaron a la Comisión a continuar con su trabajo en la línea actual.

Algunos representantes ministeriales pidieron a la Comisión que intensificase el trabajo para establecer, lo antes posible, una serie de procedimientos y estándares comunes para la gestión de este tipo de riesgos. La Comisión también fue requerida por algunos Estados miembros para la búsqueda de nuevas vías para mejorar la situación financiera de la industria aérea y conseguir un equilibrio justo entre los derechos de los pasajeros, los cuales deben ser preservados, y las cargas financieras impuestas por la legislación comunitaria a las compañías aéreas. La Presidencia añadió que todas las Instituciones europeas están decididas a tratar de forma coordinada las consecuencias de este fenómeno natural.

El Consejo ha adoptado las conclusiones sobre las líneas de respuesta, unos patrones materializados en las siguientes acciones:

- En lo que respecta a la gestión de riesgos, el nuevo enfoque de la UE está basado en el "cuadro de las tres zonas" establecido por los ministros de

transporte el 19 de abril. Dicho marco establece la clasificación de tres tipos de áreas en función del nivel de concentración de cenizas, a saber; una zona cerrada al tráfico, otra abierta pero con restricciones y otra abierta sin restricciones.

Las autoridades implicadas continúan aplicando este sistema en base a evaluaciones científicas actualizadas cada seis horas. Además, la UE está preparando una posición coordinada sobre gestión del riesgo, para casos análogos, con el objetivo de presentarlo en septiembre en la Asamblea de la Organización Internacional de la Aviación Civil.

- Actualmente se está trabajando para definir unos valores límites, sobre el impacto de la ceniza en los motores de los aviones, que sean vinculantes.
- La implementación del Cielo Único Europeo: Se ha creado una célula de Coordinación para las situaciones de crisis de la aviación europea dirigida por un coordinador encargado de facilitar y acelerar el establecimiento de bloques funcionales del espacio aéreo entre Estados miembros. Los trabajos para la designación del director de la Red Europea sobre la materia también está en curso.
- Sobre la petición del Consejo para el desarrollo de un Sistema Interconectado de Transporte Europeo que posibilite en caso de emergencia el cambio modal a otro medio de transporte, la Comisión se encuentra evaluando las deficiencias existentes y posibles mejoras en materia de cooperación, así como sobre los posibles caminos a seguir hacia la creación de un Plan de Acción Europeo de Movilidad para este otoño.

2 CUESTIONES HORIZONTALES

EL PLAN DE ACCIÓN SOBRE MOVILIDAD URBANA:

El Consejo adoptó las conclusiones sobre dicho Plan, el cual está dirigido a ayudar a las autoridades nacionales, regionales y locales a

alcanzar el objetivo de una movilidad urbana sostenible, salubre y segura.

El mencionado Plan de Acción, adoptado por la Comisión en septiembre del pasado año, consiste en un paquete de apoyo compuesto por veinte medidas que serán implementadas a través de los programas e instrumentos comunitarios en vigor. Las autoridades involucradas pueden hacer uso de este documento para la configuración de sus propios planes.

En sus conclusiones el Consejo acoge con entusiasmo dicho documento y muestra su apoyo al establecimiento de un observatorio de movilidad urbana mediante una plataforma virtual para el intercambio voluntario de información y experiencias. El Consejo subraya el hecho de que las mejoras en la movilidad urbana pueden conseguirse mediante la cooperación entre los diferentes cuerpos públicos competentes. Las medidas incentivadas cubren desde el medio ambiente hasta temas de salud pública, tecnologías de energía limpia y eficiente, mejoras en las infraestructuras, planificación urbanística y de la red de transportes, los servicios de logística, innovación e investigación, seguridad vial y concienciación ciudadana.

EL ROL DEL TRANSPORTE EN LA ESTRATEGIA EUROPA 2020

Ya el pasado 17 de junio el Consejo celebró un debate sobre este particular. Los ministros debatieron sobre los elementos de dicha estrategia que son de especial relevancia para la política de transporte. Subrayaron la importancia de las iniciativas destinadas a la promoción de eficiencia energética, transporte con baja producción de carbono, el desarrollo de una tecnología de transporte innovadora, la garantía de un transporte y redes logísticas eficaces a lo largo de toda la Unión y, por último, tratar las lagunas y los "cuellos de botella" como, por ejemplo, todo lo relacionado con la interconexión de la red de transporte.

Varios Estados miembros pusieron el énfasis en la necesidad de mejorar la competitividad del sector de transporte. Algunos ministros, en concreto los de los nuevos Estados miembros, pidieron un aumento en las inversiones (especialmente las que se llevan a cabo a cargo del Fondo de Cohesión) para permitir a

todos los Estados miembros modernizar sus infraestructuras de transporte.

Los resultados de este debate servirán como aportación para el Libro Blanco que la Comisión prevé tener listo para finales de este año, y que servirá para dar un adelanto de cómo será la política europea de transportes en la siguiente década, en base a los objetivos de la estrategia Europa 2020.

3 OTROS TEMAS TRATADOS:

- **Los escáneres de seguridad:**

El Consejo tomó nota de la Comunicación (ES) de la Comisión sobre el uso de escáneres en los aeropuertos (ver más abajo). Habida cuenta de que esta tecnología puede reforzar la seguridad del pasajero, la Comisión aboga por el establecimiento de unos estándares comunes a nivel europeo para asegurar, tanto la detección de posibles amenazas como la protección de la salud y de los datos de carácter personal. El Consejo invita a la Comisión a seguir trabajando en esta armonización de medidas.

- **La Cumbre UE-Latinoamérica y Caribe y la Cumbre UE-Latinoamérica y Caribe sobre aviación civil:**

La primera tuvo lugar en Madrid el día 18 de mayo y se centró en la innovación y la tecnología para el desarrollo sostenible y la inclusión social. Se acordó que la promesa europea de ayuda financiera incluya también apoyo para el transporte sostenible.

Durante la segunda, celebrada en Rio de Janeiro los días 24 y 25 de mayo, se firmaron e iniciaron muchos acuerdos y declaraciones políticas.

- **Acuerdo con los EEUU sobre interoperatividad en los sistemas de gestión del tráfico aéreo.**

El Consejo fue informado por la Comisión sobre el éxito de las negociaciones con la Administración Federal de Aviación norteamericana, sintetizadas en el memorando de cooperación en materia de investigación en aviación civil. El acuerdo, iniciado el 18 de junio, constituirá la base para tratar cualquier aspecto relacionado con la investigación y el desarrollo en el campo de la aviación civil. Uno de los primeros pasos será asegurar la interoperatividad entre los EEUU y la EU en sus

programas de modernización de la gestión del tráfico aéreo (SESAR y NextGen) para que los aviones puedan volar entre los EEUU y la UE con el mismo equipamiento de navegación, comunicación y posicionamiento.

- **El Plan de Acción Galileo:**

El Consejo tomó nota sobre el Plan de Acción sobre el sistema de aplicaciones de navegación global por satélite (GNSS, en sus siglas en inglés), lanzado para optimizar el uso de los programas EGNOS (el componente europeo de la primera generación de sistemas de navegación por satélite) y Galileo. El Plan identifica las áreas más relevantes para llevar a cabo iniciativas y describe las medidas que la Comisión está implementando sobre la materia. Incentivando el desarrollo de las aplicaciones del GNSS aumentará la cuota de la industria europea en el mercado global de estas aplicaciones y contribuirá a la consecución de una sociedad basada en el conocimiento.

- **Las jornadas TENT 2010:**

El Consejo tomó nota de la información proporcionada por la Presidencia y por la Comisión sobre los resultados (EN) de la conferencia ministerial que se realiza con carácter anual sobre las redes de transportes transeuropeas (TENT, en sus siglas en inglés), cuya edición de este año tuvo lugar en Zaragoza entre los días 8 y 9 de junio. El debate de la mencionada conferencia giró entorno a la metodología para preparar la planificación futura de TENT así como sobre la implementación del marco para optimizar el uso de fondos. Los participantes de la conferencia acordaron establecer una lista de criterios para la elección de proyectos que constituyan, a estos efectos, la "red central europea" (european core network).

- **Encuentro con los ministros de transporte del Báltico en Haparanda, Suecia, los días 16 y 17 de junio:**

La delegación sueca informó al Consejo sobre los resultados de dicha reunión en la que se dieron encuentro, además de los representantes ministeriales de los países del Báltico, agentes de la Comisión Europea y representantes de China. En las reuniones se trató el papel, tanto del transporte como de la red de infraestructuras, en la optimización del uso de los recursos de la región del mar

Báltico. La participación de China mostró el potencial de esta región como enlace entre Europa y Asia.

- **Encuentro de Alto nivel sobre seguridad vial: "Cultura de la Seguridad Vial" Madrid, 29 de abril de 2010:**

La Presidencia y la Comisión informaron al Consejo sobre los [resultados \(EN\)](#) de dicha jornada. Las conversaciones se centraron, entre otras cosas, en los efectos que el alcohol, las drogas y los medicamentos producen en los conductores, así como sobre la prevención de accidentes entre los motoristas. En estos encuentros, que tienen lugar dos veces al año, se les permite a los Estados miembros intercambiar experiencias y mejores prácticas.

- **Directiva de tiempo de trabajo de conductores**

La Comisión informó al Consejo sobre el rechazo del Parlamento Europeo a la propuesta sobre la modificación de la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo. El Parlamento no aceptó la exclusión de los autónomos del ámbito de la nueva directiva. Tras este rechazo, la Comisión anunció que retirará su propuesta por lo que la reglamentación actual continúa vigente.

- **Programa de trabajo para la próxima presidencia:**

La delegación belga presentó el programa de trabajo en materia de transporte para los próximos seis meses, el cual ha fijado como temas prioritarios la sostenibilidad, la seguridad y la innovación en los transportes. Los temas claves incluyen; la directiva "Euroviñeta", un sistema de intercambio de datos para las infracciones de tráfico, el segundo Paquete de Cielo Europeo Abierto, la seguridad en el tráfico aéreo y la completa integración en la cadena logística de los transportes por vía acuática (waterbone transport).

- **Guías para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T)**

El Consejo adoptó la refundición de las guías para el desarrollo de la TENT originalmente adoptadas en 1996. La mencionada [refundición](#) incluye enmiendas necesarias para la ampliación de la UE a 27 Estados miembros. Las guías constituyen un marco de referencia

general para proyectos de interés común que contribuyan al desarrollo de la TENT. El objetivo es establecer una red de forma gradual para 2020 mediante la integración de los tres medios de transporte (marítimo, aéreo y terrestre).

- **Acuerdos sobre los servicios aéreos Albania-Bosnia y Herzegovina:**

El Consejo dio el visto bueno a las decisiones sobre los acuerdos con estos dos países, firmados el 5 de mayo de 2006, acerca determinados aspectos de los servicios aéreos.

COMISION EUROPEA

COMISIÓN ACTUALIZA LA LISTA DE LINEAS AEREAS RESTRINGIDAS DEL ESPACIO AEREO EUROPEO

El pasado 30 de marzo, la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea publicó la lista actualizada de compañías aéreas a las que se les prohíbe el tráfico en el espacio aéreo comunitario. La inclusión en dicha lista viene motivada por los informes de la ICAO (Organización Internacional de Aviación Civil) en cuanto a las medidas de seguridad aplicadas tanto por las compañías en sí, como por las Autoridades públicas extranjeras competentes en la materia.

En la nueva lista, la Comisión ha incluido a todas las líneas aéreas de dos países, Sudán y Filipinas, así como a la compañía iraní "Iran Air's" debido, esta última, a los numerosos incidentes acaecidos en el último año. Asimismo, la Comisión ha decidido levantar, con salvedades, la restricción a las líneas aéreas "Air Koryo", de Corea del Norte, y "TAAG", de Angola, tras las mejoras experimentadas en determinados aspectos de sus medidas de seguridad. Con esta actualización ya son 278 las compañías a las que se les prohíbe el tráfico por cielo europeo. La inclusión en dicha lista lleva aparejada el inicio de un programa de colaboración entre la Comisión y las Autoridades públicas competentes de los países en cuestión con el fin de mejorar las medidas de seguridad y prevención articuladas desde las propias administraciones.

ESTRATEGIA DE LA COMISION SOBRE VEHICULOS LIMPIOS Y EFICIENTES

De aquí a 2030, se prevé que el parque mundial pase de 800 millones a 1 600 millones de vehículos, y a 2 500 millones de aquí a 2050. Este aumento irá acompañado de una creciente escasez y carestía de los recursos energéticos. Ante estas tendencias es necesario un giro tecnológico para garantizar la sostenibilidad de la movilidad a largo plazo.

En este contexto, la Comisión presentó el pasado 28 de abril una estrategia sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes, cuyo objetivo es ayudar a la industria automovilística europea a consolidar su papel de líder a nivel mundial basando su producción en tecnologías limpias y energéticamente eficientes. La Comisión pretende pasar de unas medidas de recuperación a corto plazo a una orientación a medio plazo que consolide la competitividad de la industria automovilística europea vinculándola a las tecnologías limpias.

La estrategia contribuye también a los objetivos de Europa 2020 de alcanzar un crecimiento inteligente y sostenible. Además, la Comisión quiere dar un impulso a nivel europeo y aprovechar plenamente el potencial de los vehículos ecológicos para combatir el cambio climático, reducir la dependencia europea del petróleo y revitalizar el tejido industrial de Europa.

La Comisión:

- continuará su programa legislativo sobre la reducción de las emisiones de los vehículos, lo que incluye su revisión intermedia;
- apoyará la investigación y la innovación sobre tecnologías ecológicas;
- propondrá directrices sobre incentivos dirigidos a la demanda.

La estrategia se apoya en el liderazgo europeo en la lucha contra el cambio climático y sienta las bases del liderazgo europeo en el transporte limpio. Si bien la Comunicación no establece ninguna decisión tecnológica, reconoce que hasta ahora se carece prácticamente de marco europeo sobre la movilidad eléctrica. Dado que los vehículos eléctricos (incluidos los híbridos) se consideran ya listos para una comercialización a gran escala y que varios Estados miembros, en particular Dinamarca, Alemania, España,

Francia y Portugal, promueven la electromovilidad, varias acciones anunciadas en la Comunicación están orientadas a la validación de esa tecnología:

- garantizar que los vehículos de propulsión alternativa sean, como mínimo, tan seguros como los convencionales;
- promover normas comunes que permitan cargar todos vehículos eléctricos
- en cualquier lugar de la UE;
- impulsar la instalación de puntos de carga abiertos al público;
- promover el desarrollo de redes eléctricas inteligentes;
- actualizar las normas y promover la investigación sobre el reciclaje de las baterías.

LA UE SIMPLIFICA Y MEJORA SUS NORMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD AÉREA

El pasado 29 de abril entraron en vigor una serie de nuevas medidas destinadas a simplificar y mejorar la eficiencia de las existentes en materia de seguridad aérea vigentes desde 2002 (tras los ataques del 11 de septiembre). Esta revisión pretende obtener una mejor reglamentación, de más fácil aplicación para la industria en el día a día, y sin comprometer la seguridad.

Las principales medidas que afectan a los pasajeros son: la posibilidad de que la UE negocie con terceros países comprobaciones de seguridad 'en un sólo paso', reduciendo así los dobles chequeos de seguridad cuando el pasajero tiene conexiones; o el establecimiento de una fecha límite concreta para el levantamiento de las actuales restricciones en el transporte de líquidos en equipaje de mano: abril de 2013, para cuando se habrán introducido escáneres a tal efecto). Otras novedades de interés son: simplificación de procedimientos (por ejemplo, mediante una única serie de documentos estándares permitidos para el acceso a los aeropuertos) o introducción de estándares mínimos comunes en materia de formación (destinados al personal que aplica los controles de seguridad).

En general, el objetivo de este paquete actualizado es mejorar la experiencia del

pasajero, acortar los tiempos de conexión en aeropuertos y reducir costes. La actualización de la Directiva 300/2008 en materia de seguridad aérea es aplicable en su totalidad a partir del 29 de abril de 2010. La aplicación de estas medidas seguirá siendo seguida de cerca por la Comisión Europea, que podrá realizar inspecciones al respecto sin previo aviso.

Para más información, así como acceso al mencionado paquete legislativo, véase: http://ec.europa.eu/transport/air/security/security_en.htm

LA COMISION CELEBRA EL APOYO CRECIENTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS AL SISTEMA DE LLAMADA DE EMERGENCIA (eCall) EN LOS AUTOMOVILES

En una ceremonia que se celebró en Bruselas el pasado 4 de mayo, Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo, Malta y Rumanía firmaron el memorándum de acuerdo de la UE para la implantación del sistema de llamada de emergencia en los automóviles (eCall), sumándose así a otros quince países europeos que ya habían firmado (Alemania, Austria, Chequia, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Grecia, Italia, Lituania, Países Bajos, Portugal, Suecia, Islandia, Noruega y Suiza).

La Comisión Europea expresó su satisfacción por este nuevo apoyo a un sistema capaz de salvar vidas que, en caso de que se produzca un choque grave, se marca automáticamente el 112 —número de urgencia único para toda Europa— y transfiere la información sobre la ubicación exacta del accidente y otros datos esenciales al servicio de emergencia más próximo. Se calcula que, cuando esté plenamente implantado, el sistema de llamada de emergencia podría salvar hasta 2 500 vidas al año y mitigar las consecuencias de accidentes graves en más del 15 % de los casos gracias a la reducción del tiempo de respuesta de los servicios de emergencia.

El 4 de mayo firmaron también el memorándum otras organizaciones, en concreto, Agoria, ATX, Belgian Automobile Club Touring, DEKRA, Electronics Solutions, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, EUROSMART, GMV, ITS Belgium, Empresa Nacional de Autopistas y Carreteras Nacionales de Rumanía, OctoTelematics, Romanian-American University, el Servicio

Especial de Telecomunicaciones, UTI Systems. El sistema ha recibido el apoyo oficial de 90 signatarios, incluidos operadores de telefonía móvil y fabricantes de automóviles europeos.

Para que la llamada de emergencia pueda implantarse completamente, las administraciones nacionales deben asegurarse de que los centros de llamadas de sus servicios de emergencia estén equipados para manejar este tipo de llamadas y de que todos los automóviles nuevos estén equipados con la tecnología de eCall.

PROYECTOS EUROPEOS DE TRANSPORTE DESDE LA PENÍNSULA IBÉRICA HASTA LOS PAÍSES BÁLTICOS

El Vicepresidente de la Comisión y los coordinadores europeos de la red transeuropea de transportes (RTE-T) dieron el pasado 8 de mayo su aprobación para impulsar tres proyectos europeos. Los Estados miembros interesados han firmado tres memorandos de acuerdo durante las jornadas de las RTE-T.

Los tres proyectos son el ferrocarril Báltica que conectará Estonia y Polonia, el eje ferroviario Este-Oeste que unirá las ciudades de Lyon, Turín, Trieste, Liubliana y Budapest y las líneas de alta velocidad entre Francia, España y Portugal. Este último proyecto prioritario eliminará la diferencia de ancho de vía y las barreras naturales que hasta ahora separaban la red Ibérica de la del resto de Europa. Según el Vicepresidente responsable de transportes, Siim Kallas, "son esenciales para la mejora de la libre circulación de los ciudadanos de la Unión Europea, la cohesión territorial y el mercado interior". La Comisión nombró recientemente a Pat Cox, Péter Balázs y a Gilles Savary como responsables de la coordinación de los proyectos prioritarios. Con este nombramiento ya son nueve coordinadores que trabajarán en once proyectos prioritarios hasta julio de 2013.

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).

CONFERENCIA SOBRE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTES EN ZARAGOZA

Los pasados 8 y 9 de junio tuvo lugar en Zaragoza una conferencia sobre el futuro de las Redes Transeuropeas de Transportes

Durante la conferencia, la Comisión presentó su reciente documento de trabajo sobre la revisión de la metodología de planificación de las RTE-T. Este documento constituye un paso adelante en la revisión de la política de las RTE-T, que se inició con el Libro Verde sobre el transporte en 2009, y agrupa los resultados de una amplia consulta pública y las conclusiones de seis grupos de expertos. La Comisión, de acuerdo con las conclusiones de los grupos de expertos, propone una planificación de dos niveles, compuesta por una red básica que conecte los principales nodos y centros de transporte de Europa, y una red global más densa que incluya conexiones con infraestructuras menores y que sirva como referencia general para la planificación de infraestructuras en los Estados miembros. Esta opción recibió amplio apoyo por parte de las partes interesadas y los Estados miembros tras su publicación inicial en el Libro Verde de 2009. Dicha conferencia sirvió para debatir sobre el diseño de la red central (core network).

Durante las jornadas se creó consenso sobre los siguientes puntos:

- Necesidad de desarrollar una política europea de infraestructura que sirva a las necesidades de la política de transportes, como base de un sistema de transportes europeo integrado
- Necesidad de pasar, dentro de la red transeuropea de transportes, a una red central interconectada, interoperable, sostenible y segura.
- Necesidad de centrar los esfuerzos en los tramos transfronterizos
- Necesidad de conciliar competitividad y cohesión territorial entre Estados miembros nuevos y antiguos, y entre el núcleo geográfico de la UE y sus zonas periféricas, incluyendo conexiones eficientes con terceros estados.

Se volvió a lograr consenso en los principios de la próxima red central de redes transeuropeas: integración, sostenibilidad, cohesión territorial y apertura a terceros estados.

Hubo gran aceptación de la metodología propuesta por el grupo de trabajo de la Comisión Europea el pasado 4 de mayo, que construye el futuro de la red central desde la identificación de nodos multimodales y sus conexiones mayores según un grupo de criterios que reflejen los principios de la política de las Redes Transeuropeas, asegurando la continuidad de los proyectos prioritarios actuales en la red global.

En cuanto a la financiación, numerosas fueron las voces que pidieron una mayor coordinación de los fondos de Redes transeuropeas y de Cohesión, respetando las distintas finalidades de cada uno de los instrumentos. Se señaló la necesidad de una mayor implicación del sector privado a través de acuerdos publico-privados, incluyendo además al BEI. El futuro de las Redes Transeuropeas dependerá de la habilidad de todos los actores implicados en definir y acordar modelos innovadores de financiación, compatible con principios como la viabilidad económica o la cohesión territorial.

Asimismo, durante las Jornadas de las RTE-T, la Comisión presentó el informe de situación anual de 2010, el cual evalúa los avances de los treinta proyectos prioritarios de las RTE-T. Se trata del primer de estos informes basado en la nueva base de datos TENtec, un nuevo interfaz en línea entre la Comisión y los Estados miembros que permite la transmisión de datos en tiempo real. Esta nueva herramienta contribuye a una mayor transparencia en la evaluación y la supervisión del avance de las RTE-T y la asignación de fondos. El informe de este año concluye que se han podido completar determinadas secciones básicas de la red europea de transporte a pesar del difícil entorno económico. No obstante, también señala algunos de los desafíos pendientes que deben superarse para la construcción de una red de transportes eficiente.

ESCÁNERES DE SEGURIDAD EN LOS AEROPUERTOS

A petición del Parlamento Europeo y de los Estados miembros, la Comisión Europea presentó el pasado 15 de junio una Comunicación en la que evalúa el uso de los escáneres de seguridad en los aeropuertos de la UE. A raíz de la tentativa terrorista de hacer

estallar explosivos durante el vuelo Amsterdam-Detroit el 25 de diciembre de 2009, el uso de escáneres de seguridad se ha incrementado y sigue siendo objeto de ensayos en varios Estados miembros de la UE, entre los que se cuentan el Reino Unido, los Países Bajos, Francia e Italia. Actualmente, los escáneres de seguridad en sí se sitúan fuera del ámbito de aplicación de la normativa de la UE en materia de seguridad de la aviación, y se regulan mediante un mosaico de disposiciones de los distintos Estados miembros. El informe subraya que este método de detección ofrece una auténtica posibilidad de reforzar la seguridad de los pasajeros. La Comisión aboga por la aplicación de un enfoque de la UE que permita asegurar que, cuando los Estados miembros opten por la utilización de escáneres de seguridad, su despliegue y funcionamiento se basen en normas comunes que exijan unas prestaciones de detección básicas y aseguren un nivel armonizado de respeto de las disposiciones en materia de salud y los derechos fundamentales europeos. Ahora, la Comisión recabará las opiniones del Parlamento Europeo y el Consejo sobre los datos recogidos en el informe (ver en la sección Consejo).

ACTUACIONES JUDICIALES DE LA COMISIÓN CONTRA TRECE ESTADOS MIEMBROS POR NO APLICAR PLENAMENTE EL PRIMER PAQUETE FERROVIARIO

La Comisión Europea decidió el pasado 24 de junio llevar a trece Estados miembros ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por no haber aplicado correctamente varias partes de la legislación básica de la UE sobre la apertura del mercado ferroviario de la Unión a la competencia, esto es, lo que se conoce por el nombre de primer paquete ferroviario (Directivas 91/440/CEE, en su versión modificada, y 2001/14/CE). Quedan por solucionar cuestiones importantes para abrir los mercados ferroviarios a la competencia en Alemania, Austria, Chequia, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Polonia y Portugal. Los Estados miembros tenían que aplicar esas Directivas para el 15 de marzo de 2003.

El principal objetivo de las Directivas del primer paquete ferroviario es sentar las bases para la liberalización y apertura a la competencia en el

mercado de servicios ferroviarios. Las disposiciones del primer paquete ferroviario tienen por objeto principal garantizar la independencia del administrador de la infraestructura frente a las empresas ferroviarias, fijar unos cánones por el acceso a las vías que no sean discriminatorios y crear organismos reguladores que aborden los obstáculos a la competencia en el acceso a la infraestructura ferroviaria.

SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

La Comisión Europea presentó el pasado 18 de junio una propuesta que garantiza que los coches eléctricos puestos en el mercado de la UE sean seguros y que los consumidores estén protegidos contra el contacto directo con partes de alta tensión del coche (500 voltios). Las cadenas de tracción eléctricas funcionan con alta tensión (500 voltios) y la propuesta tiene como objetivo que todos los coches eléctricos puestos en el mercado en Europa estén fabricados conforme a una norma de seguridad común. De esta forma se acelerará la recepción de coches eléctricos más seguros y con un alto potencial para reducir las emisiones de CO2.

Además, la Comisión también propuso una simplificación de la legislación europea sobre las aprobaciones de tipo (se conceden a un producto que cumpla con un conjunto mínimo de requisitos técnicos y de seguridad), para acabar con la dualidad entre las directivas comunitarias y reglamentos de la CEE-ONU (Comisión Económica para Europa de la ONU). Con esto se quiere evitar la doble legislación no solamente a nivel de las exigencias técnicas sino también a nivel de la certificación y de los procedimientos administrativos; esto favorecerá la industria del automóvil como a las autoridades nacionales. De ahora en adelante las aprobaciones de tipo acordes con los reglamentos CEE-ONU serán consideradas como aprobaciones de la Comisión Europea. Esto favorecerá las ventas transfronterizas de coches.

Para más información:

- Sobre la seguridad de los coches eléctricos:

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm

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).

Sobre la política automovilística de la comisión:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_en.htm

FIRMA DEL ACUERDO UE-EE.UU. DE SEGUNDA FASE DEL ACUERDO «CIELOS ABIERTOS»

El Vicepresidente de la Comisión, Sim Kallas, se mostró satisfecho de la adopción del acuerdo aéreo de segunda fase del acuerdo «Cielos Abiertos» entre la Unión Europea y los Estados Unidos. "Cielos Abiertos" pretende eliminar las barreras al mercado aéreo transatlántico. Esta segunda fase del acuerdo fue firmado el pasado 17 de junio en Luxemburgo por el propio Kallas, el Ministro español de Fomento, José Blanco, y la Embajadora de los EE.UU. en Luxemburgo, Cynthia Stroum, así como los Ministros de Transportes de los Estados miembros. Se prevé que la plena aplicación de los acuerdos de primera y segunda fase supongan la generación de 12 000 millones de euros de beneficios creando hasta 80 000 nuevos puestos de trabajo.

De proseguirse el cambio legislativo, esta aplicación permitirá el intercambio de nuevos derechos comerciales en ámbitos como la liberalización recíproca de la propiedad y control de las compañías aéreas. La negociación también ha conseguido mejoras importantes en materia de cooperación normativa. En este sentido, el acuerdo reforzará la cooperación en asuntos medioambientales (al requerir la compatibilidad y la interacción de las medidas de mercado), intensificará el ya alto grado de cooperación en materia de protección y, por primera vez en la historia de la aviación, habrá un artículo dedicado a la dimensión social de las relaciones aéreas entre la UE y los EE.UU. Por último, el acuerdo amplía la función del Comité Conjunto UE-EE.UU., el organismo que controla la aplicación del acuerdo y coordina las distintas líneas de cooperación normativa.

La UE y los EE.UU. son los dos mayores mercados aéreos del mundo (suman un 60 % del sector aéreo mundial). El acuerdo de segunda fase aprovecha las ventajas del innovador acuerdo de cielos abiertos firmado por estas partes ya en 2007, crea nuevas

oportunidades de negocio y consolida el marco de cooperación, además de abrir un futuro de nuevas oportunidades de inversión y de acceso al mercado.

LA COMISIÓN LANZA UNA CAMPAÑA PARA INFORMAR A LOS PASAJEROS DE SUS DERECHOS

Desde el 30 de junio todos los viajeros tendrán a su disposición carteles informativos en estaciones ferroviarias y aeropuertos de toda Europa que les recordarán sus derechos. Esta campaña paneuropea, lanzada en las veintitrés lenguas oficiales, facilitará a los pasajeros aéreos y ferroviarios el acceso a la información sobre sus derechos que, en muchos casos, desconocen.

La Comisión ha trabajado en los últimos años para promover la igualdad de trato de pasajeros en todos los Estados miembros. Sim Kallas, Comisario europeo de Transportes, declaró que "ahora que millones de europeos se disponen a salir rumbo a sus merecidas vacaciones veraniegas, deseamos que viajen en las mejores condiciones posibles y conocedores de sus derechos". Para ello, los viajeros dispondrán además de folletos gratuitos y un sitio web que recoge toda la información sobre los derechos de los pasajeros en de retraso o cancelación del viaje y pérdida o deterioro del equipaje.

Para consultar el sitio web sobre Derechos de los pasajeros:

<http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/index.html>

PARLAMENTO EUROPEO

EL PARLAMENTO EUROPEO PIDE PROMOVER EL USO DEL COCHE ELECTRICO

La Eurocámara adoptó en su sesión de 5 y 6 de mayo una resolución en la que solicita el fomento del uso del coche eléctrico para contribuir a la lucha contra el cambio climático. Los Eurodiputados piden a los Estados miembros que introduzcan gradualmente estos coches en su flota de vehículos públicos.

La Eurocámara acogió positivamente la intención de la Comisión de fijar una norma

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).

Europea para 2011 sobre la recarga de vehículos eléctricos y pide al Ejecutivo europeo y a los Estados miembros que "preparen las condiciones necesarias para la existencia de un mercado único de los vehículos eléctricos". Asimismo, pide a la Comisión un esfuerzo para lograr una normalización internacional de las infraestructuras y tecnologías de carga.

El dictamen solicita también mayores ayudas destinadas a la investigación y a la innovación para la mejora de la tecnología de baterías y motores. Además, exige una mejora de las redes eléctricas mediante la introducción de redes inteligentes e instan al Consejo y a la Comisión a que desarrollen normativas de homologación en el ámbito de los vehículos limpios y energéticamente eficientes. También piden a los países de la UE que desarrollen la política fiscal necesaria a largo plazo para el fomento de vehículos limpios y energéticamente eficientes

Además, el dictamen sostiene que el desarrollo de la movilidad eléctrica no puede limitarse sólo a los coches sino que debe incluir las bicicletas eléctricas, los tranvías y los trenes.

EL PARLAMENTO SE PRONUNCIA SOBRE LA PROPUESTA DE DIRECTIVA DE TASAS DE PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN

La Eurocámara propuso el 5 de mayo, en primera lectura sobre la directiva propuesta, que fueran los Estados miembros los que abonaran los costes de las medidas de seguridad aérea impuestas a nivel nacional que van más allá de las exigencias de la UE, como es el caso de los escáneres corporales. Hasta ahora, son las compañías aéreas las que se hacen cargo de estos costes, lo que provoca un incremento de los precios de los billetes que acaba perjudicando a los pasajeros aéreos.

Según la Eurocámara, los Estados miembros decidirían la distribución de los costes de las medidas impuestas por la UE, como los arcos detectores de metales, los registros manuales, los perros detectores de explosivos o los escáneres de líquidos. Sin embargo, tendrían que afrontar los gastos si decidiesen introducir, por ejemplo, escáneres corporales, ya que éstos no están incluidos en la lista de medidas comunitarias de seguridad en la aviación.

La propuesta también establece qué información deben proporcionar los

aeropuertos a las compañías aéreas cada año, y viceversa, para que las tasas de seguridad resultantes de acuerdos comerciales entre ambos esté basada en criterios objetivos. La Eurocámara subrayó que la información sobre las tasas impuestas por los aeropuertos y las compañías debe ser accesible al público. El PE pidió también que esta normativa se aplique a todos los aeropuertos comerciales (excluyendo los aeropuertos de clubes y los deportivos).

En la actualidad, los Gobiernos de los Estados miembros deciden individualmente cómo financiar las medidas de seguridad adicionales. En la mayoría de los casos, son las compañías aéreas las que se hacen cargo de los costes de seguridad, lo que provoca un incremento de los precios de los billetes y acaba perjudicando a los pasajeros aéreos. La propuesta de la Comisión no regula la financiación de las medidas de seguridad adicionales, sino que establece principios comunes que los Gobiernos y las autoridades aeroportuarias deberían seguir al determinar los mecanismos de recuperación de costes, para prevenir cualquier distorsión de la competencia.

LA NORMATIVA SOBRE TIEMPO DE TRABAJO TAMBIÉN SE APLICARÁ A LOS CAMIONEROS Y CONDUCTORES DE AUTOCAR AUTÓNOMOS

El Pleno del Parlamento Europeo rechazó el pasado 16 de junio la propuesta de la Comisión Europea de excluir a los conductores de camión y de autocar autónomos del campo de aplicación de la legislación actual sobre tiempo de trabajo en el sector del transporte.

Los antecedentes de esta votación remontan a 2002, cuando entró en vigor la Directiva 2002/15/CE, que regula el tiempo de trabajo en las actividades de conducción y de otras actividades asociadas, como la carga y descarga, la asistencia a pasajeros, la limpieza y el mantenimiento (de los vehículos), las gestiones con las autoridades policiales, aduaneras, etc. Esta directiva establecía un límite semanal de 48 horas de trabajo de media, límite que podía alcanzar las 60 horas semanales siempre que se respetase una media de 48 horas semanales en un periodo de 4 meses.

En esta directiva se establecía igualmente la exclusión temporal de los conductores autónomos del ámbito de aplicación de esta

medida, aunque dicha exclusión temporal debía expirar a partir del 23 de marzo de 2009, salvo si la Comisión presentaba una propuesta en sentido contrario antes de dicha fecha. Así fue, y en octubre de 2008 la Comisión presentó una iniciativa para excluir definitivamente a los conductores autónomos del ámbito de aplicación de esta normativa.

Sin embargo, tras el rechazo ayer del Parlamento, también los conductores autónomos se verán beneficiados por los límites establecidos en esta normativa. El grupo popular y el grupo liberal del Parlamento Europeo votaron a favor de la propuesta de la Comisión, mientras que el grupo socialista, los ecologistas y la izquierda unitaria votaron en contra.

OTRAS NOTICIAS

LA UE Y AMÉRICA LATINA ACUERDAN ESTRECHAR LA COOPERACIÓN SOBRE AVIACIÓN CIVIL

En una cumbre conjunta entre la UE y América Latina en materia de aviación civil celebrada en Río de Janeiro el pasado 25 de mayo, el Vicepresidente Siim Kallas, responsable de la cartera de transporte, firmó dos «declaraciones conjuntas» con líderes latinoamericanos del sector de la aviación que constituyen la base para el establecimiento de una cooperación más estrecha en el ámbito de la aviación civil entre la UE y América Latina.

Se prevé que el mercado latinoamericano del transporte aéreo será uno de los que experimenten un crecimiento más rápido en el mundo durante los próximos veinte años, por lo que la importancia estratégica que reviste para la UE y su industria irá en aumento.

CONVOCATORIAS

CONVOCATORIA PARA LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTES

La Comisión europea ha publicado tres convocatorias nuevas para la financiación de las Redes Transeuropeas de Transportes cubriendo un total de 172 millones de euros. Dichas convocatorias se encuentran en dos programas de trabajo.

Programa de trabajo multianual cuyo objetivo es financiar las prioridades de la red Transeuropea de Transporte, centrándose este año en dos objetivos:

- Autopistas del mar (proyecto prioritario 21), para evitar el transporte de mercancías por carretera, con un presupuesto de 85 millones de euros.
- RIS, o Servicio de Información Fluvial, que implica infraestructura para la gestión del tráfico de la red de vías navegables interiores, con un presupuesto de 10 millones de euros.
- Programa de trabajo anual 2010 que complementa los esfuerzos desarrollados bajo el programa multianual, que se centra este año en tres prioridades:
 - Prioridad 1: promoción del desarrollo de un sistema de transporte integrado y sostenible (hasta 30 millones de euros)
 - Prioridad 2: aceleración/facilitación de la ejecución de proyectos de Redes Transeuropeas (estudios para todos los modos, obras para proyectos maduros, principalmente en el sector del ferrocarril y vías navegables) y proyectos que apoyen el Cielo Único Europeo. Se financiará un máximo de hasta 40 millones
 - Prioridad 3: Estudios para el apoyo a PPP (acuerdos publico-privados) con un máximo de hasta 7 millones.

La fecha límite de entrega de proyectos es el 31 de agosto de 2010.

http://tentea.ec.europa.eu/en/apply_for_funding/follow_the_funding_process/calls_for_proposals_2010.htm

CONSULTA SOBRE EL FUTURO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTES

A través de su Libro Verde sobre el futuro desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (en lo sucesivo, RTE-T)³, publicado en febrero de 2009, la Comisión lanzó una

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).

revisión de la política de RTE-T. La principal innovación propuesta fue el concepto de una planificación de doble nivel, el superior de los cuales sería el constituido por la «red central” o core network.

Con el fin de analizar más en profundidad algunos aspectos particularmente pertinentes para el desarrollo de la futura RTE-T, la Comisión constituyó seis grupos de expertos que han trabajado activamente entre noviembre de 2009 y abril de 2010. La Comisión considera que ha llegado el momento de dar un paso adelante en la revisión de la política de la RTE-T a través de una segunda consulta pública cuyo objetivo sería mejorar las opciones políticas disponibles, surgidas de las aportaciones realizadas a lo largo de 2009 por las instituciones de la UE y un gran número de partes interesadas, aportaciones que han sido debatidas en los grupos de expertos. Esta es la razón de ser del presente documento de consulta.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0212:FIN:ES:PDF>