

2021



POLÍTICA DE TRANSPORTES



A) La Política de Transportes

I. Brexit y sus consecuencias sobre la Política de Transportes

B) El Transporte Marítimo

I. Proyectos en desarrollo: Cinturón azul (Blue Belt)

II. Normas de Tráfico y de Seguridad en el Transporte Marítimo

III. Competencia en los ámbitos portuarios

IV. Paquetes normativos en materia de seguridad marítima y medioambiental

V. Brexit y sus consecuencias para el Transporte Marítimo

VI. Respuesta a la crisis de la COVID-19

C) El Transporte Ferroviario

I. Metas implementadas

II. Consecuencias del Brexit sobre el Transporte Ferroviario

III. Respuesta a la pandemia de COVID-19

D) El Transporte Aéreo

I. El Cielo Único Europeo

II. Protección de la seguridad para los pasajeros y las aeronaves

III. Derechos de los Pasajeros

IV. Acuerdos Internacionales para mejorar las conexiones aéreas de Europa con el resto del mundo



V. Efectos del Brexit sobre el Transporte Aéreo

VI. Medidas Paliativas para el sector del Transporte aéreo tras la pandemia de la COVID-19

E) El Transporte por Carretera

I. El Transporte por Cabotaje

II. El paquete del Transporte por Carretera

III. Armonización

F) Planes de Desarrollo del Transporte en Europa

I. El Plan de Inversiones para Europa

II. Política de Transporte, Política Regional y Estrategia Europa 2020

III. Mecanismo: "Conectar Europa"

IV. Fondos de Cohesión de la UE

V. Europa en Movimiento

VI. Efectos del Brexit sobre la Política de Transportes por Carretera

G) Organismos relevantes en la Política de Transportes

H) Resumen de la Política de Transportes

I) Glosario

J) Recursos web

K) Bibliografía

L) Test de autoevaluación





A) LA POLÍTICA DE TRANSPORTES

El Tratado de Funcionamiento de la Unión sitúa en su artículo 4 a la Política de Transportes entre las políticas que son de competencia compartida entre la Unión y los Estados miembros. Dicha política afecta a uno de los sectores determinantes en la economía europea por la influencia que tiene este medio en sí mismo y en los demás sectores económicos. En consecuencia, la Unión desarrolla dicha política en función de su específica importancia económica y por el importante papel del transporte como medio para asegurar la cohesión económica y social, e impedir el aislamiento de los territorios.

La Política de Transportes tiene como principales objetivos los siguientes:

- La integración de todos los medios de transporte de la UE a un mercado interior a través de un sistema de transporte individual, competitivo, mejorando la seguridad, la protección y los derechos de pasajeros.
- El desarrollo continuo de programas de innovación que promuevan el desarrollo de una nueva generación de tecnologías que permitan un transporte sostenido integrado a los sistemas de transporte inteligentes y vehículos de bajas emisiones de carbono.
- La construcción de redes transeuropeas que formarán la columna vertebral de un transporte multimodal, sostenible sistema capaz de proporcionar rápido, asequible y fiable soluciones de transporte.
- La defensa de movilidad y transporte de la UE en el mundo, mejorar las relaciones con organizaciones internacionales y socios estratégicos con el fin de eliminar la prohibición a algunas compañías aéreas de volar en el espacio aéreo europeo al estar catalogadas como no seguras y / o que no están suficientemente supervisados por sus autoridades.

La UE promueve las redes de transporte eficientes, seguras, fiables y respetuosas con el medio ambiente, así como la inversión en Redes transeuropeas de transporte, el transporte ferroviario y su reestructuración hacia tecnologías de baja emisión de carbono y la implementación del sistema de transporte inteligente lo que contribuirá a la mejora de la competitividad industrial global de la UE.

Desde la perspectiva histórica recordemos que la Política de Transportes forma parte de las políticas europeas desde el Tratado de la Comunidad Económica Europea firmado en Roma en 1957 en cuyo artículo 70 se crea un marco de política común de transportes.

El estudio del sector de transporte llevó a presentar por parte de la Comisión en 1961 un Memorándum sobre la orientación a dar la política común de transportes con su respectivo *Programa de Acción en materia de política común de transportes*, estos textos sirvieron como la base de las normas aprobadas en este ámbito.

La política de transportes fue impulsada por la necesidad imperiosa de la libre prestación de servicios y la apertura de los mercados de transportes, consiguiendo alcanzar el objetivo, excepto en el transporte ferroviario, que constituye una excepción con un mercado interior que solo se ha realizado parcialmente. En este objetivo se ha conseguido un importante desarrollo gracias al aumento progresivo de la armonización de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros, incluidas las condiciones técnicas, sociales y fiscales.

A partir de 1985 se empezó a liberalizar el sector de los transportes a partir de una Sentencia del Tribunal de Justicia el 22 de mayo de 1985, por no haberse instaurado ya una verdadera política común de transportes, siguiendo lo previsto en el Tratado de Roma. En esta sentencia, se veía claramente que aún no se fijaba la libre prestación del servicio para el acceso a los naturales de los Estados miembros a los transportes nacionales de los otros países de la CE. Por ello, la política común de transportes recibió un gran empuje que se vincula al objetivo del desarrollo del mercado interior sin fronteras presentado en el Libro Blanco de la Comisión en el Consejo Europeo de Milán de 28/29 de junio de 1985 y el Master Plan.

El Tratado de Maastricht firmado en 1992 reforzaría los fundamentos políticos, institucionales y presupuestarios de la política de transporte a la Unión Europea de los medios necesarios para llevar a cabo una auténtica política común de transportes. A partir del Título XII (que se convertirá en el Título XV después de los cambios que se introducen en el Tratado de Ámsterdam) se crearon los instrumentos programáticos y financieros, fijando objetivos más ambiciosos, basados en la mayor libertad del mercado y se entendió éste como un mercado único y global.



En ese mismo año de 1992, la Comisión Europea aprobó un Libro Blanco titulado *"El curso futuro de la política común de transportes"*, centrado en la apertura de los mercados de transportes. Este Libro Blanco constituye un punto de inflexión a favor de una concepción de los transportes integrada e intermodal, basada en un principio de «movilidad sostenible». Nuevamente, la Comisión analizaría una parte importante de esta política en el Libro Verde de 20 de diciembre de 1995, titulado *"Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte"* (COM (95) 691), los costes externos del transporte, persiguiendo la creación de un sistema común de tarifas.

En este ámbito, en un nuevo Libro Blanco de 22 de julio de 1998 titulado *"Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la Unión Europea"* (COM (1998) 466), la Comisión puso de manifiesto que las grandes diferencias de tarificación entre los Estados miembros producían serias distorsiones de la competencia intra e intermodal.

Otro de los proyectos más ambiciosos que planteó la Unión fue una serie de iniciativas tecnológicas de entre las que destacan el sistema europeo de navegación por satélite GALILEO, el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) y el programa SESAR de mejora de la infraestructura de gestión del tráfico aéreo. Estos grandes proyectos europeos estuvieron concebidos para contribuir en el futuro a una gestión más eficiente y segura del transporte. Todo este importante desarrollo sería presentado al Parlamento Europeo el 5 de diciembre de 2000 por la vicepresidenta de la Comisión Europea y comisaria de Transporte y Energía, Loyola de Palacio, quien presentaba como un éxito histórico aquellas propuestas.

En 2001 se presentó un nuevo Libro Blanco titulado *"La política europea de los transportes en el horizonte del año 2010: la hora de la elección"*, con la necesidad de integrar los transportes en el desarrollo sostenible que permitiese adaptar la política común de transportes. Este objetivo, que introdujo el Tratado de Ámsterdam que había entrado en vigor en 1999, debería alcanzarse en particular mediante la integración de las consideraciones ambientales en las políticas comunitarias.

El Libro Blanco tenía 3 ejes fundamentales: reforzar la calidad del transporte por carretera, reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente y fomentar el transporte marítimo y fluvial. Una revisión intermedia del Libro Blanco, realizada en junio de 2006, planteó la puesta en marcha de una serie de instrumentos para alcanzar los objetivos fijados, incluyendo planes de acción para logística de transporte de mercancías, de movilidad urbana, para el transporte marítimo y para el transporte en vías navegables (Naiades y Naiades II).

En el 2007 se presenta el Libro Verde de la Comisión *«Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana»*. Este Libro fue el resultado de una consulta realizada que propone analizar los problemas del transporte urbano y conseguir soluciones aplicables a escala europea, considerando que las zonas urbanas concentran un 60 % de la población europea y en ellas se realiza casi un 85 % del Producto Interior Bruto. Ante estas cuestiones, la UE puede desempeñar su papel, suscitando el debate, la cooperación y la coordinación entre entidades locales.

La idea del Libro Verde fue la de centralizar una estrategia futura en la necesidad de integrar en un mismo enfoque las distintas políticas de movilidad urbana, fomentando el intercambio de buenas prácticas a todos los niveles: local, regional, nacional y europeo y complementando la definición de normas comunes y la armonización, a través de la investigación cuyas aplicaciones permitan una mejora de la movilidad. En julio de 2008, la Comisión presentaría el documento *"Acción Transporte más Ecológico"*, constituido por una serie de comunicaciones, de una estrategia de internacionalización de los costes externos para ayudar a la Unión Europea a conseguir sus objetivos climáticos y energéticos.

El Tratado de Lisboa desarrollaría una nueva dimensión de la política de transportes referida en el Título VI del Tratado de Funcionamiento de la Unión artículos 90 a 100. Con posterioridad a la entrada en vigor de dicho Tratado el Libro Blanco del Transporte de 2011, *"Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"*, establece medidas específicas e iniciativas concretas para la siguiente década con el fin de construir un sistema de transporte competitivo que eliminará importantes cuellos de botella y que trasladará a personas y mercancías de forma eficiente y segura por toda la Unión Europea.

Entre los diez objetivos incluidos en el Libro Blanco de 2011, la Comisión buscaba crear un verdadero espacio único europeo de transporte, eliminando todas las barreras residuales entre modos de transporte y sistemas nacionales, favoreciendo el proceso de integración y facilitando el surgimiento de operadores multinacionales y multimodales. Con el fin de evitar las tensiones y distorsiones, se aspiraba a una mayor armonización y una mejor ejecución de las disposiciones en materia social, ambiental y de seguridad y protección, así como de las normas de servicios mínimos y los derechos de los usuarios.

Las propuestas deberían reducir la dependencia de la UE del petróleo importado, lograr una movilidad urbana que esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂ para 2030 y reducir las emisiones de carbono del transporte.

2021 POLÍTICA DE TRANSPORTES



Las medidas más importantes son:

- 40% el uso de combustibles bajos en carbono sostenibles en la aviación; al menos 40% de reducción en las emisiones de envío.
- Un cambio del 50% de los trayectos interurbanos de pasajeros y carga de media distancia de la carretera al ferrocarril y el transporte marítimo.
- Todo lo cual contribuirá a una reducción del 60% en las emisiones del transporte por el medio del siglo.

La Política de Transportes ha venido aumentado su presencia legislativa en especial debido al preocupante aumento constante de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector, que amenazan con comprometer los objetivos climáticos de la Unión Europea, para ello la Unión busca una "movilidad sostenible" para los transportes en Europa. Para 2030, el objetivo es reducir dichas emisiones en aproximadamente un 20 % con respecto a los niveles de 2008. Ello supone que debe eliminarse la dependencia del petróleo por parte del sistema de transportes, sin que ello perjudique su eficacia. El transporte debe usar menos energía y más limpia, explotar mejor las infraestructuras modernas y reducir su impacto negativo sobre el medio ambiente y el patrimonio natural.

La Comisión propone: un espacio único europeo de transporte que tenga como valores de referencia el cielo único, el espacio ferroviario único y un "cinturón azul" (Blue Belt) en los mares que bañan las costas europeas.

Por su parte, el Parlamento aprobaría una segunda Resolución, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible, el 9 de septiembre de 2015, asumiendo la necesidad de seguir fortaleciendo la política de Transportes comunitaria en línea con los compromisos asumidos por la Comisión, pero con un enfoque mucho más ambicioso con los objetivos establecidos.

Se destacaba asimismo la importante brecha existente entre los objetivos y los medios operativos y financieros para alcanzarlos, por lo que instaba a la Comisión a que propusiera medidas legislativas adicionales y una estrategia global para reducir las emisiones de carbono del transporte con el fin de conseguir el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del transporte para 2050.

Las recomendaciones destacaban por invitar a mejorar la integración de todas las modalidades de transporte para crear un sistema de transportes más eficaz, sostenible, competitivo, accesible y adaptado a los usuarios. Entre los puntos principales planteados figuran la transferencia entre modos de transporte y la comodalidad, unas infraestructuras modernas y una financiación inteligente, la movilidad urbana, situar a los usuarios en el corazón de la política de transportes y la dimensión mundial de los transportes.

Al año siguiente, la Comisión presentaría una Comunicación titulada "[Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones](#)"¹, en la cual destaca una serie de medidas confecionadas para alcanzar la descarbonización del continente y, particularmente del sector del transporte europeo. La estrategia asume como objeto principal alcanzar un nivel de emisiones cero, en línea con los compromisos asumidos en la COP-21 de París. No obstante, debemos señalar que el Comité Económico y Social Europeo también presentaría un dictamen sobre el Libro Blanco de 2011, en mayo de 2016, coincidiendo con la revisión del programa de la Comisión.

Partiendo del "[Plan de acción sobre la infraestructura para los combustibles alternativos](#)"², el Parlamento Europeo se ha centrado en posicionarse claramente en favor de la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, instando en una Resolución, de octubre de 2018, a la reforma de la Directiva 2014/94/UE y ha hecho especial énfasis en

¹ Comunicación de la Comisión de 20 de julio de 2016, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones referente a una "Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones", disponible en https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF

² Comunicación de la Comisión de 8 de noviembre de 2017, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones "Hacia el mayor uso posible de los combustibles alternativos – Plan de acción sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, de conformidad con el artículo 10, apartado 6, de la Directiva 2014/94/UE, incluida una evaluación de los marcos de acción nacionales, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2014/94/UE", disponible en <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/ES/COM-2017-652-F1-ES-MAIN-PART-1.PDF>



que la Unión asuman un rol destacado en el desarrollo tecnológico del transporte autónomo³.

La Comisión transmitió su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que traía aparejado un plan de acción con 82 iniciativas destinadas a orientar el trabajo hasta el 2024⁴. La estrategia muestra el camino que el transporte europeo debe seguir para alcanzar un futuro sostenible e inteligente. Se puede alcanzar una reducción del 90 % de las emisiones del transporte de aquí a 2050 con las adecuadas decisiones políticas y la asignación de inversiones a proyectos concretos. Se establecen los principales elementos para una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, con el grado de ambición óptimo para la implementación de esta política por parte de la Unión.

El Programa de trabajo de la Comisión presentado en 2021, titulado "**Una Unión de vitalidad en un mundo de fragilidad**"⁵, establecía las futuras propuestas legislativas que la Comisión presentaría en el ámbito del transporte, como, la revisión del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE, incluido el transporte aéreo y marítimo), la infraestructura para los combustibles alternativos, las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂, los sistemas de transporte inteligentes, las redes transeuropeas (RTE-T), la iniciativa sobre los corredores ferroviarios (incluida la revisión del Reglamento sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo) y el desarrollo de normas de emisión post-Euro 6/VI para turismos furgonetas, camiones y autobuses.

I. Brexit y sus consecuencias sobre la Política de Transportes

Reino Unido ha abandonado la Unión Europea de forma oficial el 1 de febrero de 2020, y desde entonces se encuentra en vigor el Tratado de Retirada Transitorio por el que debe respetar las normas del Mercado común y de la Unión Aduanera, desde el 1 de enero de 2021 será imprescindible contar con un convenio que regule nuevos acuerdos en el transporte europeo con destino y salida del Reino Unido. Estas modificaciones, ciertamente, afectarán a las empresas de logística y paquetería, porque la importación y la exportación seguirán una nueva regulación desde el punto de vista tanto arancelario como aduanero.

En el año 2020 se mantendrán duras negociaciones entre los británicos y el equipo de negociadores comunitarios, presididos por Michel Barnier, para acordar un contexto sólido que sea la base de las futuras relaciones comerciales. Sin embargo, no existen sólidos indicios que permitan afirmar el éxito de las negociaciones emprendidas. La decisión adoptada por el Reino Unido de abandonar la Unión, tras 44 años de membresía, condiciona numerosos ámbitos, como el movimiento libre de mercancías y determina un cambio en el transporte marítimo, aéreo y terrestre. Asimismo, afectará a los distintos flujos comerciales entre países europeos y comunitarios.

Resultará inevitable que la salida del Reino Unido de la Unión Europea tendrá un impacto notable en la política común de Transportes del mismo modo, que en las diferentes políticas comunitarias. La salida, está siendo todo lo gradual que permite el Acuerdo de Retirada, no obstante, no se ha solicitado prórroga para después del año 2020, por lo que son impredecibles las consecuencias que se puedan suscitar tras la culminación del periodo de vigencia del acuerdo.

En caso de no contar con un Acuerdo de Libre comercio aprobado y ratificado para finales de 2020, cosa poco probable actualmente, nos enfrentaríamos a un escenario de verdadero estrés en las fronteras, ya que los controles podrían acrecentar los tiempos de espera en la frecuencia de los transportes, con salida y destino al Reino Unido. No obstante, la Comisión Europea, bajo el liderazgo de Jean Claude Juncker y actualmente bajo Ursula von der Leyen, siguen desarrollando planes de contingencia para evitar las externalidades negativas de un Brexit duro y, por ello, ha instado a los Estados miembros a tomar medidas y preparar sus infraestructuras ante un escenario que implique la salida brusca del Reino Unido del ordenamiento jurídico comunitario el 31 de diciembre de 2020.

³ Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de enero de 2019, sobre la conducción autónoma en los transportes europeos (2018/2089(INI)), disponible en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0005_ES.pdf

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente: Encauzar el Transporte Europeo de Cara al Futuro, (Com(2020)0789), disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁵ COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES Programa de trabajo de la Comisión para 2021 Una Unión de vitalidad en un mundo de fragilidad COM(2020)0690, disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:52020DC0690>



B) EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Los comienzos de la política de transporte marítimo se remontan al memorándum de la Comisión de 1985 titulado "Hacia una política común de transportes – Transportes marítimos", y de la Comunicación, en 1996, "Hacia una nueva estrategia marítima". A su vez, el Libro Verde de la Comisión sobre los puertos y las infraestructuras marítimas (COM(1997)0678) presentó una revisión del sector, con especial atención a los problemas de las tasas portuarias y de la organización del mercado, incluida la integración de los puertos en las redes transeuropeas de transporte.

1) Realización de la consolidación del Mercado, a través de los primeros paquetes legislativos relativos al transporte marítimo en 1986:

- Reglamento (CEE) nº 4055/86, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (a excepción del cabotaje), mediante el cual se suprimieron, tras un periodo transitorio de seis años, las limitaciones aplicables a los armadores de la Unión.
- Reglamento (CEE) nº 4057/86 relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos.
- Reglamento (CEE) nº 4058/86 sobre una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico, que permitieron a la Comunidad contrarrestar las medidas "proteccionistas" de los terceros países.

En junio de 1992 se presentaría un nuevo marco legislativo dentro de las materias referidas al transporte marítimo:

- Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, se consagró definitivamente el principio de la liberalización del cabotaje a partir del 1 de enero de 1993 para los armadores de la Unión que explotasen buques registrados en un Estado miembro.

De esta forma, el Consejo aprobaría un segundo paquete sobre el transporte marítimo con medidas relativas a la liberalización progresiva del cabotaje nacional referidas al acceso de los transportistas no residentes en un Estado miembro al mercado del transporte marítimo entre los puertos de un mismo Estado miembro. El Transporte Marítimo precisaría también normas de desarrollo ambiental, laboral, y de consolidación del régimen de la Competencia, para evitar abusos en el sector.

Se constataba entonces que el 80% del tráfico internacional circula por mar y el 40% del tráfico intraeuropeo utiliza el transporte marítimo de corta distancia. Los puertos europeos acogen todos los años a más de 400 millones de pasajeros, en un territorio con una normativa exigente en lo que respecta al transporte marítimo. Sin embargo, los pabellones europeos deben hacer frente cada año a una competencia feroz por parte de competidores extranjeros favorecidos por normas más flexibles, mano de obra más barata o ayudas públicas. Estos factores de desequilibrio, junto con los factores generados por la crisis económica actual, podrían contribuir a una deslocalización de las actividades de transporte marítimo de Europa hacia terceros países.

Por ello, la intervención de la Unión Europea resulta esencial y basa sus esfuerzos en tres ejes concretos:

- a) Apoyar el desarrollo de un entorno competitivo estable que contribuya a respaldar los esfuerzos ecológicos y de innovación del transporte marítimo;
- b) Respaldar unas normas de competencia y un ejercicio del comercio marítimo internacional más justo;
- c) Armonizar normas de la competencia material a nivel mundial.

De este modo se constata que el objetivo primordial de la política de Transportes en el ámbito marítimo de la Unión es el de potenciar el principio de libre prestación de servicios recogido en el Tratado y garantizar, en todo momento, el cumplimiento de las normas de competencia. Por ello, las políticas que se realizan en la Unión obedecen a la apremiante necesidad que tiene la Unión Europea de defenderse frente a la competencia desleal de las flotas mercantes de terceros países, así como de procurar unas condiciones laborales y de competencia que sean justas y estables para el sector marítimo.

2021 POLÍTICA DE TRANSPORTES



Para la Unión Europea resulta prioritario:

- la reducción de los gases de efecto invernadero procedentes del transporte internacional;
- la mejora de la calidad medioambiental de las aguas marinas;
- la gestión de los desechos y el desguace de los buques;
- la reducción de las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno por parte de los buques;
- el fomento de un transporte marítimo más ecológico.

En este orden de cosas, la Unión se preocupa por la falta de mano de obra cualificada y busca mejorar la regulación de las cualificaciones profesionales en sectores marítimos, para contribuir a la creación de puestos de trabajo, tanto de forma directa como indirecta. En línea con lo anterior, la competencia compartida en el ámbito de los transportes, invita a los Estados miembros a contribuir al desarrollo de un transporte marítimo cada vez más seguro, principalmente, redefiniendo el mandato y el funcionamiento de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para que pueda proporcionar una mejor asistencia.

La Unión y los Estados miembros deben velar por el respeto de las normas europeas e internacionales. Asimismo, la Unión Europea debe colaborar de forma más estrecha con sus socios dentro de la Organización Marítima Internacional y contribuir a una cultura común de seguridad marítima con los países vecinos y, en particular, en relación con las inspecciones del Estado del puerto.

Todas las políticas de transporte marítimo tienen una doble vertiente que hace especial hincapié en el aspecto de la seguridad, a través de medidas conjuntas entre los Estados y la Unión, en especial buscando:

- La seguridad de las zonas de navegación;
- Peritaje y control de buques, especialmente tras las catástrofes del "Erika" y el "Prestige";
- Control del estado de los puertos;
- La protección de las tripulaciones y los pasajeros;
- La aplicación de las normas proporcionadas a nivel internacional;
- La promoción de una cultura de seguridad en el transporte marítimo internacional.
- La UE debe mejorar la vigilancia de los buques que circulan en sus aguas.

I. Proyectos en desarrollo: Cinturón azul (Blue Belt)

En 2013 se presentaría la Comunicación de la Comisión: *El «Cinturón Azul», un espacio único para el transporte marítimo*. El objetivo del proyecto 'Blue Belt' es facilitar el tránsito de los buques entre los puertos europeos. Esta iniciativa tiene como objetivo hacer el transporte marítimo de mercancías más atractivo y competitivo mediante la reducción de los costes y las demoras dentro del mercado de la Unión Europea, acortando la burocracia de cada país en las cinco áreas principales, aduanas, puertos, seguridad, controles fronterizos y sanitarios.



II. Normas de Tráfico y de Seguridad en el Transporte Marítimo

La Unión Europea también ha resultado ser una fuerza normativa en los ámbitos de seguridad y tráfico del transporte marítimo. Sus esfuerzos han estado centrados en la consecución de un alto estándar de seguridad en lo que respecta a la protección de las tripulaciones, los pasajeros, el medio ambiente marino y los litorales. La Unión ha tenido como guía a la Organización Marítima Internacional, en su vertiente normativa. Con la suscripción de varios acuerdos internacionales:

- Principales acuerdos internacionales se incluyen el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Marpol),
- El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y
- El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW)

La adaptación a estos Convenios internacionales ha resultado ser prioritario, a la par que influir más decididamente en una legislación internacional que amplíe los márgenes de seguridad en buques. Por ende, la contribución de la Unión consiste principalmente en la transposición de las normas internacionales en su legislación, confiriéndoles así validez jurídica y garantizando su aplicación uniforme en todos los Estados miembros, mientras que, por otro lado, se influye en la redacción de la normativa internacional.

Las áreas principales normativas han sido:

- 1) Formación en profesiones marítimas:
 - a) La Directiva 94/58/CE, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, dio carácter de norma de la Unión al Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) de la OMI de 1978.
 - b) Directiva 2001/25/CE, de 4 de abril de 2001, reemplazada por la Directiva refundida 2008/106/CE, de 19 de noviembre de 2008. Esta Directiva enumeraba los requisitos de formación y de competencia necesarios para la titulación de la gente de mar y regulaba la formación especializada, las obligaciones de los Estados miembros en relación con la formación en las profesiones marítimas, la comunicación entre los miembros de la tripulación y la verificación de los títulos de la gente de mar (control por el Estado del puerto).
 - c) Directiva 2012/35/UE, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. Esta Directiva nació gracias a los cambios significativos que experimentó el Convenio STCW (fortalecimiento de las medidas de lucha contra el fraude de títulos, refuerzo de las normas relativas a la aptitud física y actualización de la formación en materia de seguridad).
- 2) Equipos marinos:
 - a) La Directiva 96/98/CE, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos, tenía por objeto garantizar la aplicación uniforme del Convenio SOLAS por lo que respecta a los equipos marinos de los buques comerciales, confiriendo carácter obligatorio a las resoluciones de la OMI derivadas de dicho Convenio.
 - b) Directiva 2014/90/UE, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos mejora la aplicación y el cumplimiento de dicha normativa, y deroga a la vez la Directiva 96/98/CE.
- 3) Seguridad de los buques de transporte de pasajeros:
 - a) Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo de 2009, que ha consolidado y refundido las reglas y las normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje establecidas por la Directiva 98/18/CE
 - b) Directiva 98/41/CE, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes permite controlar el número de pasajeros y, por consiguiente, mejorar la eficacia y la rapidez de las operaciones de salvamento en caso de accidente.



En 2016 la Comisión presentó tres propuestas legislativas que, tras ser votadas en la Comisión de Transportes y Turismo el 11 de abril de 2017, fueron sometidas a votación en el Pleno el 4 de octubre de 2017. Mediante la primera de estas propuestas, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE, se pretenden aclarar y simplificar las normas y disposiciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje de forma que sean más fáciles de actualizar, supervisar y ejecutar. Entre otras modificaciones, se proponen la eliminación de referencias incoherentes o incorrectas, el establecimiento de nuevas definiciones de distintos tipos de buques, la precisión de la definición de «material equivalente», la exclusión del ámbito de aplicación de la Directiva de los buques de menos de veinticuatro metros de eslora y la simplificación de la determinación de las zonas marítimas. La Comisión creará una base de datos al objeto de aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones y equivalencias, así como otras medidas de seguridad.

La segunda propuesta, modificará la Directiva 98/41/CE, a fin de actualizar y precisar las obligaciones de recuento y registro de pasajeros y tripulación a bordo de buques de pasaje. Esta Comunicación propone, entre otras modificaciones, actualizar la definición de "zona portuaria", e introducir información sobre la nacionalidad de las personas a bordo y sustituir la obligación de las compañías de almacenar las listas de pasajeros y tripulación por la de hacerlo en la ventanilla única nacional.

4) Control por el estado del puerto

a) Directiva refundida 2009/16/CE, de 23 de abril de 2009, en el marco del tercer paquete sobre seguridad marítima, que deroga la Directiva 95/21/CE, de 19 de junio de 1995, tenía por objeto mejorar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección del medio ambiente mediante la realización de inspecciones regulares obligatorias en los puertos de la Unión (control por el Estado del puerto), no solo por los Estados del pabellón, sino también, en parte, por las autoridades portuarias correspondientes.

La tercera propuesta presentada por la Comisión en el 2016 busca simplificar la normativa vigente en materia de seguridad de los buques de pasaje de la Unión mediante la modificación de la Directiva 2009/16/CE y la derogación de la Directiva 1999/35/CE. Se propone actualizar y aclarar las exigencias existentes en cuanto a los reconocimientos para los transbordadores de carga rodada y las naves de gran velocidad. Otro aspecto de la propuesta es la armonización de las disposiciones relativas a los informes de inspección, las prohibiciones de salida, las vías de recurso, los costes, la base de datos de inspecciones y las sanciones. La propuesta prevé un sistema, basado en los buques, de inspecciones previas al inicio de un servicio regular, las cuales pueden combinarse con periodicidad anual con el reconocimiento del Estado de abanderamiento. El 23 de octubre de 2017, el Consejo manifestó su conformidad con el texto votado por el Parlamento en cada una de las tres propuestas legislativas.

5) Organizaciones de inspección y peritaje de buques

a) Directiva 94/57/CE, de 22 de noviembre de 1994, preveía las reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques (sociedades de clasificación). Dicha Directiva también ha sido objeto de refundición en el marco del primer y tercer paquete sobre seguridad marítima (véanse en particular el Reglamento (CE) nº 391/2009 y la Directiva 2009/15/CE).

Por otra parte, la Comisión publicó en 2018 una propuesta de Reglamento por el que se establece un entorno de ventanilla única europea para el sector marítimo y se deroga la Directiva 2010/65/UE. El Parlamento aprobó su Posición en primera lectura en abril de 2019, y en el procedimiento de codecisión, el Consejo ya ha manifestado su conformidad en las reuniones de diciembre de 2018 y junio de 2019. El acto entrará en vigor próximamente, tras su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

III. Competencia en los ámbitos portuarios

La apertura de los servicios portuarios a la competencia continúa pendiente por la resistencia de los Estados miembros. La Comisión presentó una Comunicación en febrero de 2001, sobre el refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar, junto con una propuesta de directiva sobre el acceso al mercado de los servicios dentro del denominado como "primer paquete portuario". Tras casi tres años de negociaciones, cuando se había alcanzado un acuerdo entre el Parlamento y el Consejo a través de un procedimiento de conciliación, el Parlamento terminó rechazando este acuerdo el 20 noviembre de 2003.

La Comisión no abandonó su pretensión y volvió nuevamente abordar la cuestión y presentó al año siguiente, el 13 de octubre de 2004, una nueva propuesta, que el Parlamento volvería a rechazar, no el procedimiento de conciliación, sino en primera lectura, el 18 de enero de 2006. La tercera ocasión en la que se intentó convencer al Parlamento sería en el año 2013.



cuando la Comisión presentaría un nuevo paquete de medidas para la liberalización de los servicios portuarios, a través de una Comunicación titulada "Puertos: motor de crecimiento" y con una propuesta de Reglamento por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos.

El 15 de febrero de 2017, se adoptó el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo. El objetivo es crear unas condiciones de competencia equitativas en el sector, proteger a los operadores portuarios contra la incertidumbre y crear un clima más favorable para las inversiones públicas y privadas eficientes.

El Reglamento define las condiciones en las que resulta aplicable el principio de la libre prestación de servicios, en particular, el tipo de exigencias mínimas que pueden ser impuestas con fines de seguridad o de protección del medioambiente, las circunstancias en que puede limitarse el número de operadores y el procedimiento de selección de los operadores en esos casos. Asimismo, introduce normas comunes sobre la transparencia de la financiación pública y de la tarificación del uso de las infraestructuras y servicios portuarios, en particular asegurándose de que se consulte a los usuarios del puerto. Introduce en cada Estado miembro, un nuevo mecanismo para gestionar las reclamaciones y los conflictos entre las partes interesadas del sector portuario. Por último, exige a todos los proveedores de servicios portuarios que faciliten a los trabajadores una formación adecuada.

IV. Paquetes normativos en materia de seguridad marítima y medioambiental

La Unión Europea ha introducido cambios normativos tras dos accidentes marítimos de gran repercusión mediática y medioambiental, como fueron las catástrofes del "Erika" y "Prestige", uno en 1999 y otro en 2002 respectivamente, posibilitando la creación de varios paquetes normativos:

1) El paquete "Erika I":

- I) Directiva 2001/105/CE, de 19 de diciembre de 2001, reforzó y normalizó las disposiciones jurídicas establecidas en la Directiva anterior sobre las organizaciones de inspección y peritaje de buques (sociedades de clasificación). En especial, estableció un régimen de responsabilidad en caso de negligencia probada imputable a la organización.
- II) Directiva 2001/106/CE, de 19 de diciembre de 2001, impuso con carácter obligatorio a los Estados miembros el control por el Estado del puerto para determinados buques potencialmente peligrosos. A su vez, la Directiva introdujo una «lista negra» de buques a los que puede denegarse el acceso a los puertos de la Unión.
- III) Reglamento (UE) nº 530/2012, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, donde solo los petroleros de doble casco que transporten petróleos pesados estarán autorizados a enarbolar el pabellón de un Estado miembro; además, este reglamento prohíbe a todos los petroleros de casco único, independientemente del pabellón que enarbolen, el acceso a puertos y terminales, así como el anclaje, en zonas sometidas a la jurisdicción de un Estado miembro.

2) El paquete "Erika II":

- I) Directiva 2002/59/CE, de 27 de junio de 2002, estableció un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (SafeSeaNet). El propietario de un buque que desee acceder a un puerto de un Estado miembro debe comunicar previamente una serie de informaciones a las autoridades portuarias competentes, especialmente si transporta mercancías peligrosas o contaminantes. Con arreglo a la Directiva, los buques han de equiparse obligatoriamente con sistemas de identificación automática (AIS) y de registro de los datos de la travesía (RDT o «cajas negras»). Las autoridades de los Estados miembros de que se trate podrán prohibir a un buque la salida del puerto en condiciones meteorológicas desfavorables.
- II) Reglamento (CE) 1406/2002, de 27 de junio de 2002, creó la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), modificado por el Reglamento (UE) 100/2013, de 15 de enero de 2013. El cometido de la AESM consiste en ofrecer a la Comisión y a los Estados miembros asesoramiento científico y técnico, así como en supervisar la aplicación de las normas de seguridad en materia de transporte marítimo. Sus competencias se han ido ampliando progresivamente con el paso del tiempo para incluir la lucha contra la contaminación (suministro de asistencia operativa a petición de los Estados miembros) y los sistemas de localización vía satélite. El Reglamento ha sido modificado en tres ocasiones.



3) El tercer paquete legislativo en materia de seguridad marítima

Tras arduas negociaciones, el Parlamento y el Consejo llegaron a un acuerdo en diciembre de 2008 acerca de un tercer paquete de medidas legislativas, que incluye dos Reglamentos y cinco Directivas:

- I) Directiva sobre el control por el Estado del puerto (Directiva 2009/16/CE de 23 de abril de 2009);
- II) Directiva 2009/21/CE, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, que permite supervisar con mayor eficacia el cumplimiento de las normas por parte de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro;
- III) Directiva 2009/17/CE, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo;
- IV) Directiva 2009/18/CE, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes;
- V) Directiva 2009/20/CE, de 23 de abril de 2009, para especificar las condiciones de control por el Estado rector del puerto de los certificados de seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo

Reglamentos: Reglamento (CE) nº 391/2009 y la Directiva 2009/15/CE, de 23 de abril de 2009, que establecen reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques; más el Reglamento (CE) nº 392/2009, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

4) Paquete de normativa ambiental aplicables al transporte marítimo: comprende el conjunto de normas vigentes aprobadas en los últimos años en protección del entorno marino.

- I) La Directiva 2000/59/CE, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, que prevé la eliminación obligatoria de aceites usados, mezclas oleosas y desechos generados por buques y residuos de carga en los puertos de la Unión, y que proporciona el mecanismo de control necesario para su aplicación. La Comisión presentó en enero de 2018, una propuesta de nueva directiva, sustancialmente más estricta, para derogar la Directiva 2000/59/CE. El Parlamento adoptó su posición en primera lectura en una Resolución de 13 de marzo de 2019, y el Consejo adoptó la propuesta en abril de 2019. Se ha firmado el acto definitivo, pendiente de publicación en el Diario Oficial.
- II) Reglamento (CE) 782/2003, de 14 de abril de 2003, relativo a la prohibición de los compuestos organoestánnicos en los buques. Dichos compuestos se utilizaban sobre todo como agentes antiincrustantes, para impedir el crecimiento de organismos en los cascos de los buques, pero causan daños graves al medio ambiente; Mediante dicha norma se aplica el Convenio AFS adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) el 5 de octubre de 2001.
- III) La Directiva 2005/35/CE, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de los buques y la introducción de sanciones para las infracciones; contiene definiciones precisas de las infracciones y dispone que estas sean objeto de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, tanto de carácter penal como administrativo, por la infracción de las normas; fue modificada por la Directiva 2009/123/CE, de 21 de octubre de 2009 que prevé que las personas responsables del vertido de sustancias contaminantes reciban las sanciones adecuadas, incluidas las sanciones penales incluso en los supuestos menos graves.
- IV) La Directiva 2012/33/UE, de 21 de noviembre de 2012, (la "Directiva sobre el contenido de azufre") dispone que, a partir del 1 de enero de 2015, los buques mercantes que navegan en las aguas territoriales marítimas de los Estados miembros ya no podrán continuar utilizando combustible con un contenido de azufre superior al 0,1 % en masa. Estos mares se clasifican como SECA (zonas de control de las emisiones de SOX), de conformidad con el anexo VI del Convenio Marpol. Véase también la Directiva (UE) 2016/802, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.



V. Brexit y sus consecuencias para el Transporte Marítimo

El transporte marítimo, particularmente sensible al incremento del precio del petróleo o de las materias primas, se vería afectado además por la invalidez en todos los buques británicos de la licencia comunitaria que permite la realización de transporte de cabotaje de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009. Los buques con bandera británica tendrán que aguardar el resultado de las negociaciones, y estudiar los términos en que se conducirá la nueva licencia que les facilite el transporte de cabotaje, una vez que Reino Unido abandone la Unión Europea. Igualmente, los paquetes Erika I, Erika II y el de Seguridad Portuaria, dejarían de aplicarse, aunque según el libro blanco publicado por el gobierno británico, el derecho comunitario derivado seguirá "activo" hasta que el Parlamento legisle una alternativa o la apruebe sin modificaciones adicionales.

En España los puertos de Santander y Bilbao serán las dos principales infraestructuras que sufren este descenso de viajeros y la inseguridad durante los dos años de negociaciones, puesto que son los dos mayores puertos de conexión de la península con las Islas Británicas. En todo caso, al ratificarse el Acuerdo de Retirada por la Unión Europea y el Reino Unido, la flota mercante comunitaria y las británica continuarán teniendo acceso mutuo a los puertos sin mayores trámites o restricciones de los que contaban como antiguo miembro de pleno derecho. Durante el periodo transitorio se negociarán las condiciones de acceso a los puertos y mercados, que deben estar en vigor para la fecha límite del 31 de diciembre de 2020, pero al no haberse expresamente solicitado una prórroga, las compañías deben comenzar a hacer previsión de personal y fondos, ante las nuevas solicitudes burocráticas que se aprobarán, para el transporte marítimo.

VI. Respuesta a la crisis de la COVID-19

Se adopta el Reglamento 2020/698 de la Unión Europea, de 25 de mayo de 2020, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte⁶. Teniendo en cuenta la situación sanitaria, este Reglamento se modificó de nuevo en febrero de 2021, mediante el Reglamento 2021/267, para ampliar la validez de los documentos durante otros diez meses si expiraran entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

Asimismo, se adoptó el Reglamento 2020/697 de la Unión Europea, de 25 de mayo de 2020, por el que se modificaba el Reglamento 2017/352, con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del brote de la COVID-19⁷.

C) EL TRANSPORTE FERROVIARIO

La Política europea de Transporte Ferroviario⁸ tiene por objeto crear un espacio ferroviario único. La apertura del sector a la competencia, iniciada en el año 2001, ha sido objeto, a lo largo de diez años, de la aprobación de tres paquetes legislativos y una refundición. Finalmente, el cuarto paquete, destinado a completar la liberalización del tráfico ferroviario, fue adoptado en su totalidad por el Parlamento Europeo en primera lectura (febrero de 2014) y, en lo que al pilar técnico se refiere, también en segunda lectura (28 de abril de 2016).

Los objetivos de la Política de transporte ferroviario buscan la consecución de una política común en el sector de los transportes que preserve la competencia y garantice la libre prestación de servicios, exigiendo una armonización de las normas técnicas, administrativas y de seguridad. Resulta fundamental una armonización paulatina de estas exigencias para lograr la interoperabilidad de los distintos sistemas ferroviarios nacionales.

⁶ Reglamento (UE) 2020/698 disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32020R0698>

⁷ Reglamento 2020/697 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32020R0697>

⁸ Artículo 100, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).



La hoja de ruta de la Comisión "Transporte para 2050" establece los siguientes objetivos:

- 1) Completar, a largo plazo, una red europea de ferrocarriles de alta velocidad.
- 2) Triplicar la longitud de la red de alta velocidad y mantener una red ferroviaria densa en todos los Estados miembros, de aquí a 2030. En ella se propone además que, para 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia se realice por ferrocarril.

I. Metas implementadas

1) Interoperabilidad

Evolución Normativa: con la Directiva 96/48/CE, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, la Unión Europea inició un proceso destinado a posibilitar un aprovechamiento óptimo de los distintos sistemas ferroviarios de los Estados miembros y una transición fluida y segura entre las redes nacionales. En el marco de estas Directivas, se elaboraron algunas soluciones técnicas (las llamadas «especificaciones técnicas de interoperabilidad» o ETI). Estas soluciones regulan aspectos fundamentales como la conducción y la seguridad de los trenes, la señalización, las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías, la cualificación del personal en el transporte internacional, los vagones de mercancías y las emisiones sonoras.

Ambas Directivas fueron modificadas y puestas al día por la Directiva 2004/50/CE, de 29 de abril de 2004. El ámbito de aplicación de la Directiva sobre los sistemas ferroviarios convencionales se amplió a toda la red europea, con el fin de satisfacer las exigencias de la apertura total de la red ferroviaria a los servicios de transporte nacional e internacional de mercancías (enero de 2007) y de transporte internacional de pasajeros (enero de 2010). La Directiva 2008/57/CE, de 17 de junio de 2008, modificada por las Directivas 2009/131/CE y 2011/18/UE, refundió en un solo texto las directivas anteriores. La piedra angular de esa Directiva es el principio de reconocimiento mutuo: cuando un Estado miembro haya verificado y autorizado determinados vehículos, los demás Estados miembros solo podrán controlar los parámetros que estén específicamente relacionados con la compatibilidad técnica con sus redes. En el marco del cuarto paquete ferroviario, la Directiva 2008/57/CE fue también refundida a su vez por la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.

Desde el 1 de enero de 2007, el transporte nacional e internacional de mercancías está completamente abierto a la competencia. Para poder sacar el máximo partido de la red internacional de mercancías, mejorar su interoperabilidad y lograr, a su vez, que el ferrocarril sea más competitivo frente a otros medios de transporte, la Unión Europea estableció nueve corredores europeos de mercancías competitivos, a través del Reglamento (UE) nº 913/2010, de 22 de septiembre de 2010, para las mercancías que circulan por distintos Estados miembros.

Adopción de medidas de seguridad homogéneas: Con el fin de reducir las barreras técnicas a la interoperabilidad de los trenes, los representantes del sector ferroviario y la Comisión firmaron en 2005, 2008 y 2012 protocolos de acuerdo relativos a la introducción y el desarrollo del sistema europeo de señalización ferroviaria (European Rail Traffic Management System, ERTMS/ETCS) con objeto de unificar la veintena de sistemas de señalización diferentes que coexisten en Europa e introducir un control automático uniforme de la velocidad basado en los últimos avances tecnológicos en el ámbito de las telecomunicaciones.

En julio de 2009, la Comisión adoptó un plan europeo que prevé el despliegue progresivo del ERTMS a lo largo de las principales vías férreas europeas durante los próximos diez años. La labor de instituciones como el Parlamento Europeo ha sido clave para hacer avanzar este proceso. En sus Resoluciones de 15 de junio de 2006 y de 11 de marzo de 2008 sobre una política de transporte sostenible, el Parlamento expresaría su apoyo explícito a la introducción del sistema de seguridad, de conducción y de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS a fin de eliminar los obstáculos técnicos, así como su compromiso con la creación de un espacio ferroviario europeo único.

Para mejorar la interoperabilidad y la seguridad del sistema ferroviario europeo, el Reglamento (CE) nº 881/2004, de 29 de abril de 2004, creó la Agencia Ferroviaria Europea (AFE), con sede en Lille y Valenciennes (Francia). La principal función encomendada a esta Agencia fue la de armonizar, registrar y supervisar las ETI de todo el sistema ferroviario europeo, y



establecer objetivos comunes de seguridad para los ferrocarriles europeos. La Agencia en sí misma carece de competencias decisorias, pero ayuda a elaborar propuestas de decisión para la Comisión. El 16 de diciembre de 2008, el Reglamento (CE) n.º 1335/2008 atribuyó nuevas funciones a la AFE. El 11 de mayo de 2016, en el marco del cuarto paquete ferroviario, el Reglamento (UE) 2016/796 relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea derogó y sustituyó el Reglamento (CE) n.º 881/2004, con vistas a contribuir a un mayor desarrollo y funcionamiento efectivo de un espacio ferroviario europeo único, a garantizar un elevado nivel de seguridad e interoperabilidad ferroviarias, y a mejorar la competitividad de los ferrocarriles. La AFE es ahora la única instancia competente para emitir autorizaciones de vehículos (locomotoras y vagones) destinados a actividades transfronterizas, así como certificados de seguridad para las empresas ferroviarias que operan en varios Estados miembros.

2) Mejora de la armonización social

- La Directiva 2005/47/CE, de 18 de julio de 2005, se basa en un acuerdo entre los interlocutores sociales europeos del sector del ferrocarril y regula las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.
- La Directiva 2007/59/CE, de 23 de octubre de 2007, tiene por objeto establecer unos requisitos mínimos armonizados para la cualificación y certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en la Unión. En ella se prevé que todo maquinista debe contar con una licencia de conducción (que acredite el cumplimiento de los requisitos mínimos en materia de salud, formación básica y conocimientos profesionales generales) y con un certificado de formación complementaria armonizado. En particular, el maquinista debe disponer de los certificados que acrediten que posee la formación específica para trabajar en los tramos que ha de recorrer, conducir el material rodante empleado y respetar los procedimientos específicos de explotación y seguridad de su empresa. Partiendo de esta base, la Directiva prevé el reconocimiento mutuo de los títulos.

Por otra parte, desde octubre de 2011 se expiden certificados o licencias a los maquinistas que realizan servicios transfronterizos, servicios de cabotaje o servicios de transporte de mercancías en otro Estado miembro, o que trabajan en al menos dos Estados miembros. La Directiva establece asimismo las funciones que deben asumir las autoridades competentes de los Estados miembros, los maquinistas y las demás partes interesadas del sector, especialmente las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los centros de formación. Las empresas ferroviarias, titulares de un certificado de seguridad, tienen la obligación de llevar un registro con todos los certificados complementarios. A fin de garantizar un acceso equitativo al ferrocarril, los administradores independientes de las vías deberán velar por que las redes funcionen con eficiencia y sin discriminaciones y se coordinen en toda la UE para apuntalar el desarrollo de una red verdaderamente europea.

3) Apertura en el acceso a la profesión de las empresas de transporte ferroviario

En este ámbito hay dos Directivas esenciales que debemos estudiar:

- La Directiva 95/18/CE, de 19 de junio de 1995, dispone que, para poder acceder a las infraestructuras de todos los Estados miembros, las empresas ferroviarias deben disponer de una licencia. Esta licencia la expide el Estado miembro donde esté establecida la empresa, siempre que cumpla determinados requisitos comunes (fiabilidad, capacidad financiera y competencia profesional). Esta Directiva ha sido modificada por la Directiva 2011/13/CE, de 26 de febrero de 2001, que establece las condiciones de ejercicio (técnicas, económicas, financieras y de seguridad) de la profesión de transportista ferroviario aplicables en el conjunto del territorio de la Comunidad y por la que se rige el procedimiento de autorización que permite la explotación de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en la red transfronteriza europea.
- Primer Paquete Ferroviario: Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre de 2012, es la *Directiva de refundición* del primer paquete ferroviario, que derogó y sustituyó a las tres Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE de 26 de febrero de 2001. Con el principal logro de reunir en un solo texto los principios relativos al desarrollo del ferrocarril (basado, entre otros factores, en la separación entre la administración de la infraestructura y la actividad del transporte), las licencias de las empresas ferroviarias y la tarificación de la infraestructura. En general, esta Directiva consolida la competencia al prever una mayor transparencia de las condiciones de acceso al mercado, una separación contable clara y la independencia y el refuerzo de los organismos nacionales de control. Asimismo, define de forma más pormenorizada las condiciones de acceso a la red y a los servicios y las normas relativas a la percepción de exacciones.



4) Disminución de las molestias sonoras de los trenes

La UE también ha manifestado su interés en disminuir las molestias sonoras de los trenes, en su paso por núcleos urbanos. En primer lugar, el desarrollo normativo comunitario sentó las bases que permitieron adoptar medidas para reducir los ruidos procedentes de los vehículos y las infraestructuras ferroviarias, de esta forma nació la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Sobre dicha normativa se adoptaron en 2003 directrices sobre los métodos de cálculo del ruido de los trenes y, en junio de 2006, entraron en vigor los valores límite de emisión acústica para el material rodante utilizado en la Unión. En abril de 2011, la Comisión revisó, mediante una nueva Decisión, las ETI relativas al material rodante del sistema ferroviario.

El 8 de julio de 2008, la Comisión publicó la Comunicación "Medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente" (COM(2008) 432), en la cual establece como objetivo la modernización de todos los vagones de mercancías y fija el año 2015 como fecha límite para alcanzarlo. En la misma línea, la Directiva 2012/34/UE prevé una modulación de los cánones según las zonas afectadas por los ruidos para incentivar que los vagones vayan equipados de frenos menos ruidosos (sistema europeo de control de trenes o ETCS). Los cánones por utilización de infraestructuras diferenciados en función del ruido deberían afectar en prioridad a los vagones de mercancías que no respetan el tenor de las ETI relativas al «Material rodante-ruido» del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

5) El cuarto paquete ferroviario y las reformas consolidadas

Cuando la Comisión adoptó el Acta del Mercado Único II en octubre de 2012, definió el cuarto paquete ferroviario como una de las iniciativas esenciales para generar crecimiento en la UE. Por ello, en enero de 2013, la Comisión presentaría un conjunto de seis propuestas legislativas que buscaban impulsar el cuarto paquete ferroviario.

Hicieron especial hincapié en mejorar la calidad y eficacia de los servicios de transporte nacional de pasajeros. Partiendo del documento aprobado por el Parlamento Europeo en primera lectura, tienen por objeto la modificación de los siguientes actos que forman parte del pilar técnico (letras a, b y c) o del pilar político (letras d, e y f):

- a) el Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.
- b) la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, relativa a la interoperabilidad.
- c) la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, que exige el certificado de seguridad a cualquier empresa ferroviaria para poder acceder a la infraestructura.
- d) el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.
- e) el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre las obligaciones de servicio público para el transporte de viajeros por ferrocarril.
- f) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Como vemos, el cuarto paquete ferroviario promueve la mejora de la calidad y la ampliación de la oferta de servicios de transporte ferroviario en Europa. Las medidas de gran alcance propuestas fomentarán más la innovación en el sector ferroviario de la UE, ya que abrirán los mercados nacionales del transporte de pasajeros a la competencia, además de introducir reformas técnicas y estructurales.

Con el cuarto paquete ferroviario se derogó el Reglamento (CEE) nº 1192/69, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias, que fue sustituido por el Reglamento (UE) 2016/2337, de 14 de diciembre de 2016. El Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, fue también modificado gracias al cuarto paquete ferroviario. También conocido como el «Reglamento sobre obligaciones de servicio público», el Reglamento (UE) 2016/2338, de 14 de diciembre de 2016, modificó el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

2021 POLÍTICA DE TRANSPORTES



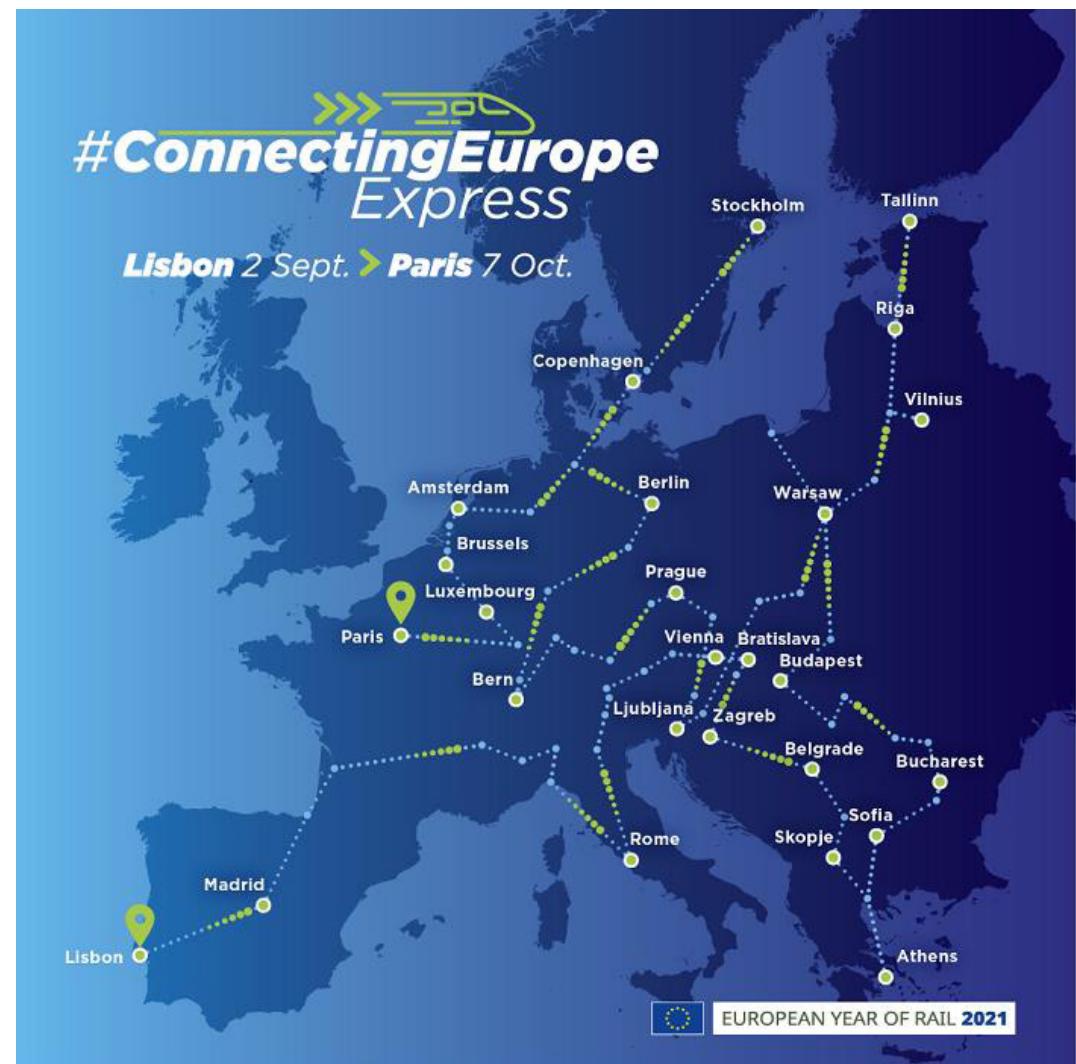
Como consecuencia de todo ello, el transporte ferroviario transfronterizo de viajeros entre los Estados miembros se encuentran en vías de liberalización, sólo pendiente de que cada uno de los Estados comunitarios otorgue las correspondientes autorizaciones.

Por lo que respecta al otorgamiento de surcos para empresas no estatales relativas al transporte ferroviario interior, se ha fijado la fecha del 1 de enero de 2019 para esa apertura del mercado, de tal forma que en el cambio del horario de servicio del 14 de diciembre de 2020 se haya producido de manera efectiva la apertura del mercado del transporte de viajeros por ferrocarril y se permita a las empresas ferroviarias el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros. No obstante, este calendario puede sufrir demoras debido a los retrasos que ha generado la pandemia de COVID en las certificaciones correspondientes de las distintas compañías que van a operar en el nuevo marco liberalizado.

Este cambio normativo afecta a los trenes de alta velocidad, larga distancia y media distancia no sujetos a normativa de OSP (Obligación de Servicio Público). La gestión de estos últimos servicios deberá ser sacada a concurso público aunque la fecha efectiva para ello podrá establecerse de manera discrecional por los Estados miembros

Estas medidas, en conjunto, aportarán a las empresas ferroviarias un ahorro de 500 millones de euros de aquí a 2025. Para fomentar la innovación, la eficiencia y la rentabilidad de las inversiones, la Comisión propone que el mercado de los servicios de transporte nacional de pasajeros por ferrocarril se abra a la competencia a partir de diciembre de 2019, siendo diciembre de 2020 la fecha en la que deben estar totalmente abierto a la competencia los servicios comerciales. En España y a lo largo de los diferentes Estados de la Unión ya se han desarrollado importantes transformaciones para que los sistemas de ferrocarril estén abiertos a la competencia con anterioridad a dicha fecha. La verdadera revolución en los transportes de ferrocarril está en ciernes de ocurrir y posiblemente vivamos una segunda edad dorada del tren, dada la gran bajada de tarifas que van a vivir los mercados, con la entrada en funcionamiento de más operadores que pondrán miles de plazas a disposición de los usuarios por unos precios muy competitivos.

El Parlamento Europeo aprobaría, el 15 de diciembre de 2020, el acuerdo interinstitucional por el que se establece el 2021 como año Europeo del Ferrocarril. En este tiempo se deben implementar iniciativas para hacer hincapié en el papel esencial del ferrocarril en el transporte de puerta a puerta y para favorecer el uso del ferrocarril para desplazamientos profesionales y desplazamientos entre el domicilio y





el lugar de trabajo. La Comisión Europea ha lanzado el Connecting Europe Express, un tren que recorrerá los países europeos destacando las bondades del ferrocarril. Sin embargo, la iniciativa está empañada por el hecho de que la operabilidad ferroviaria entre los Estados miembros es muy precaria. Hay países que no cuentan con conexión directa entre sus capitales, como España, con Portugal o Francia. Al mismo tiempo, las tarifas por ferrocarriles siguen lastrando el acceso a un número de viajeros que tienen pocos recursos y las compañías low cost aeronáuticas asumen en buena medida ese tráfico.

El Parlamento Europeo pide a la Comisión que estudie la posibilidad de crear un índice de conectividad ferroviaria destinado a evaluar la coherencia, calidad y diversidad de la red ferroviaria europea, así como su accesibilidad en lo que respecta a las opciones que ofrece para los desplazamientos intermodales.

II. Consecuencias del Brexit sobre el Transporte Ferroviario

Las consecuencias del Brexit sobre el transporte ferroviario en el Reino Unido serán también notables. Principalmente, porque el proceso que va a vivir el Continente en su transformación será la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril y, políticamente, el Reino Unido ya ha asumido dicha liberalización. La separación completa entre las operaciones y la gestión de las infraestructuras se realizaría en 1996 como resultado de la privatización de Railtrack, que se convirtió en la empresa responsable de la infraestructura ferroviaria, procurando el mantenimiento, la renovación y desarrollo de la red. En octubre de 2002 este control volvió a manos públicas cuando Network Rail (la red nacional de ferrocarriles) tomó el control sobre Railtrack.

El sistema británico permite, hasta la fecha, que los operadores privados lleguen a acuerdos de acceso con Network Rail y las tarifas son fijadas en un marco temporal de cinco años, con un componente variable y otro fijo, donde además se mantiene una estrecha supervisión por la oficina reguladora de ferrocarriles. Por su parte, las mercancías también se encuentran liberalizadas, los servicios de carga están en manos de cinco grandes operadores privados.

La salida del Reino Unido de la Unión Europea ha supuesto, en cuanto a normativa comunitaria en materia de regulación ferroviaria, el fin de la implantación política de los diferentes paquetes ferroviarios en el país. Los Estados miembros van a experimentar en sus mercados ferroviarios un profundo cambio durante los próximos años, en mayor medida por el proceso de liberalización que va a comenzar a lo largo de los Estados miembros de la Unión. El cuarto paquete ferroviario es la principal herramienta para poder ejecutar dicha transformación y el Reino Unido se oponía a cualquier injerencia en su mercado por parte de la Comunidad. Concretamente, en mayo del 2016, la Comisión ha instado al Reino Unido a que transponga la Directiva por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que comprende las disposiciones básicas para la apertura del mercado en el sector ferroviario. Los Estados miembros tenían que adoptar las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva el 16 de junio de 2015. Con su salida efectiva de la Unión el 1 de febrero de 2020, todos los expedientes por incumplimiento del derecho comunitario se han cerrado.

La homologación y equiparación de normativas ferroviarias a nivel europeo que hacemos referencia podría frenarse y la integración del sistema ferroviario británico, con respecto al europeo continental, quedaría en un punto de estancamiento. Este hecho agregaría más obstáculos a la participación de empresas ferroviarias en los mercados a uno y otro lado del Canal de la Mancha. Asimismo, las condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria en el Reino Unido se derivan fundamentalmente de la normativa de la Unión Europea y cabría esperarse que a medio y largo plazo se modifique el marco regulatorio en la red ferroviaria de Gran Bretaña, cuya legislación dejará de tener como fuente el derecho derivado de la Unión Europea.

En relación a las conexiones internacionales, la más afectada sería la infraestructura de Getlink (actual denominación de Eurotunnel), al igual que todas las operaciones de trenes de mercancías y viajeros que circulan a través de la conexión, bajo el Canal, de Francia y Reino Unido. En particular, la incertidumbre se trasladaría a la gestión de la propia infraestructura, que comparten, y se rige por un tratado bilateral entre Francia e Inglaterra. La salida del Reino Unido de la Unión perjudicará a esa vía de transporte en términos operativos, pues habrá un menor número de frecuencias de trenes y beneficios económicos, por la bajada en la demanda, algo que hasta el momento no se había producido, hasta la crisis del COVID.

Recordemos que Reino Unido no pertenecía al espacio Schengen, lo que obligaba a mantener entre países comunitarios controles de documentación en frontera a las personas que transitaran por el túnel. Estos controles seguirán vigentes, siendo la misma regulación en frontera y aduanas, pero las mercancías deberán someterse a la regulación del comercio con terceros y al estatus que para la nueva situación establezca en suelo comunitario, la Unión Europea, y en suelo británico, el gobierno del Reino Unido.



Los efectos que el Brexit manifestará sobre el transporte ferroviario a ambos lados del Canal todavía no se aprecian, porque el Reino Unido sigue siendo miembro de la Unión Aduanera y del Mercado Común hasta el 31 de diciembre diciembre de 2020, pero las empresas comenzarán a observar las consecuencias negativas antes inclusive, debido a la contingencia que ha supuesto el COVID en la movilidad de los europeos y por el rumbo político que adopte un Reino Unido liderado por Boris Johnson.

III. Respuesta a la pandemia de COVID-19

La Comisión haría públicas las condiciones en las que puede concederse una compensación por un servicio de interés económico general, a través del documento "[Visión general de las normas sobre ayudas estatales aplicables al sector del transporte terrestre durante la pandemia de COVID-19](#)"⁹, en el que recomienda que, en caso de urgencia, los Estados miembros celebren contratos de servicio público para el transporte de mercancías por ferrocarril, de conformidad con las Directivas sobre contratación pública. Además, se aplican las normas generales sobre los servicios de interés económico general.

Como consecuencia de los graves efectos de la crisis generada por la pandemia, es posible que las empresas y operadores de transporte, así como otras personas afectadas, no puedan llevar a cabo las formalidades o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión. El Reglamento (UE) 2020/698 se refiere a la aplicación de doce textos legislativos (directivas y reglamentos) a todos los medios de transporte, incluido el ferrocarril, y amplía los plazos establecidos para la renovación o prórroga de certificados, permisos, licencias o autorizaciones; también prevé el aplazamiento de determinados controles específicos y acciones de formación.

D) EL TRANSPORTE AÉREO

I. El Cielo Único Europeo

El transporte aéreo, desde el Convenio de la Aviación Civil Internacional de 1944, estaba sujeto a unas fuertes restricciones de los Estados soberanos, para operar en régimen abierto. En Europa el escenario que predominaba era el de monopolios nacionales establecidos, con compañías de bandera de propiedad estatal y aeropuertos gestionados por entes públicos. El transporte internacional estaba basado en acuerdos bilaterales entre Estados, con fuertes limitaciones, sobre el acceso al mercado de otros competidores, debido a los exclusivos y privilegiados regímenes de propiedad de las líneas aéreas nacionales. Esta fragmentación en mercados nacionales y la falta de competencia real iban en detrimento del progreso social del continente y afectaba negativamente a la demanda de transporte aéreo. Las presiones liberalizadoras que se abrieron sobre el transporte aéreo, a inicios de la década de los setenta, pusieron sobre las cuerdas al sector, y se efectuó una primera liberalización en 1978, en EEUU, con la mediante la Ley de desregulación de las líneas aéreas.

En primer lugar se redactaron unos "paquetes" normativos, primero (1987) y segundo (1990) que empezaron a flexibilizar las normas relativas a las tarifas y las capacidades. En 1992, llegó el "tercer paquete" (es decir, los Reglamentos (CEE) n.º 2407/92, n.º 2408/92 y n.º 2409/92 del Consejo, sustituidos en la actualidad por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo) donde se eliminaron todas las trabas comerciales restantes para las líneas aéreas europeas que operaban en la Unión, con lo que se estableció el "mercado único europeo de la aviación". Posteriormente, este se amplió a Noruega, Islandia y Suiza. Hemos de agregar que la posibilidad para formar parte del mercado único europeo de aviación siempre está abierta, a través de la suscripción del acuerdo internacional sobre el Espacio Aéreo Común Europeo, que conlleva la aplicación progresiva de todas las normas pertinentes de la Unión.

⁹ Disponible en inglés en https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf



La creación de este Cielo Único Europeo precisó de numerosos Reglamentos para su puesta en funcionamiento:

- 1) Reglamento (CE) n.º 549/2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo,
- 2) Reglamento (CE) n.º 550/2004 relativo a la prestación de servicios de navegación aérea,
- 3) Reglamento (CE) n.º 551/2004 relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo
- 4) Reglamento (CE) n.º 552/2004 relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo. Este marco se modificó en 2009 (CUE 2) para incluir mecanismos basados en el rendimiento (Reglamento (CE) n.º 1070/2009).

El tercer paquete sustituyó las líneas aéreas nacionales por "compañías aéreas comunitarias" y fijó como principio básico que cualquier compañía aérea comunitaria podía fijar libremente las tarifas para pasajeros y mercancías, así como acceder a cualquier ruta interior de la Unión sin ningún permiso o autorización (con la excepción de algunas rutas muy particulares en las que los Estados miembros podían imponer obligaciones de servicio público, sujetas a condiciones y por tiempo limitado).

El paquete también establecía los requisitos que las compañías aéreas comunitarias debían cumplir a fin de poder empezar a operar o seguir haciéndolo, sobre todo:

- 1) Deben ser propiedad de los Estados miembros y estar controladas efectivamente por estos y/o por ciudadanos de estos, y su principal lugar de actividad debe encontrarse en un Estado miembro.
- 2) Su situación financiera debe ser buena. Deben disponer de un seguro adecuado para cubrir las responsabilidades en caso de accidente.
- 3) Deben tener la capacidad profesional y la organización que permita garantizar la seguridad de las operaciones de conformidad con las normas en vigor. Esta capacidad se prueba mediante la expedición de un "certificado de explotador de servicios aéreos".

Por otro lado, existe una serie de normas comunes que garantizan su correcto funcionamiento, exigiendo: a) la igualdad de condiciones de competencia y b) un nivel elevado y uniforme de protección para los pasajeros.

Con el fin de garantizar la igualdad de condiciones de competencia, la legislación sobre las ayudas estatales y la competencia (fusiones, alianzas, fijación de precios, etc.) se aplica, íntegramente, al sector del transporte aéreo. También se garantiza el acceso justo a los aeropuertos y servicios aeroportuarios mediante el Reglamento (CEE) nº 95/93, en el que se establece que las franjas horarias, de los aeropuertos congestionados, se asignarán a las líneas aéreas de una manera equitativa, no discriminatoria y transparente mediante un "coordinador de franjas horarias" independiente. Después la Comisión propuso en 2011 una serie de enmiendas al Reglamento (CEE) nº 95/93 a fin de mejorar la eficiencia del sistema, pero hasta el momento no se ha llegado a ningún acuerdo al respecto entre los dos colegisladores.

Ahora bien, tras 10 años desde su lanzamiento, el proyecto de Cielo Único Europeo aún no ha alcanzado plenamente sus objetivos. El proyecto fue diseñado para triplicar la capacidad del espacio aéreo, reducir los costes de gestión del tráfico aéreo y el impacto ambiental, así como para mejorar la seguridad.

El 22 de septiembre de 2020, la Comisión propuso una actualización de la iniciativa del Cielo Único Europeo, cuyo objetivo es proporcionar un marco para una gestión del tránsito aéreo más sostenible y resiliente que esté en consonancia con el Pacto Verde Europeo. La mejora consiste en una propuesta modificada del Reglamento sobre la aplicación del Cielo Único Europeo y una propuesta de modificación del Reglamento 2018/1139 de la Unión Europea en lo que respecta a la capacidad de la Agencia para la Seguridad Aérea de la Unión Europea, para actuar como organismo de evaluación del rendimiento del Cielo Único Europeo¹⁰.

¹⁰ COM (2020) 577: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1139 en lo relativo a la capacidad de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea para actuar como Órgano de Evaluación del Rendimiento del Cielo Único Europeo, disponible la tramitación del procedimiento en https://eur-lex.europa.eu/procedure/ES/2020_264#



Por otra parte, los servicios en tierra han sido regulados por la Directiva 96/97/CE que ha abierto gradualmente a la competencia este mercado. El legislador no aprobó una propuesta de la Comisión de 2011 para liberalizar aún más este mercado, en los mayores aeropuertos de Europa y la Comisión la retiró, por falta de apoyo, en 2014. A su vez, la Directiva 2009/12/CE fija los principios básicos para la recaudación de tasas aeroportuarias que abonan las compañías aéreas por utilizar las instalaciones y los servicios de los aeropuertos, lo que, sin embargo, no ha impedido que proliferen las disputas entre los aeropuertos y las compañías aéreas.

II. Derechos de los pasajeros

Existen normas comunes para proteger los derechos de los pasajeros, que buscan garantizar a los pasajeros un nivel mínimo de asistencia en caso de retraso grave o anulación.

Los derechos de pasajeros están regulados por el Reglamento europeo (CE) 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) nº 295/91. La legislación comunitaria es aplicable a todos los vuelos que salgan de aeropuertos de la Unión Europea, además de Islandia, Noruega y Suiza, así como para todos aquellos vuelos operados por compañías comunitarias aunque partan de aeropuertos no comunitarios.

También se aplicarán los derechos de los pasajeros de la Unión a todas aquellas compañías no comunitarias que salgan del territorio comunitario hacia Estados que no pertenecen a la Unión Europea. El Reglamento 261/2004 regula los derechos de los pasajeros para los casos de denegación de embarque, cancelación, gran retraso y cambio de clase. El Reglamento solo es aplicable a la compañía aérea que opera el vuelo o es la encargada de efectuar el vuelo. El Reglamento no se aplicará si viaja gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público.

En el caso de incidencias no relacionadas con denegación de embarque por sobreventa, cancelación y/o retraso del vuelo, o cambio de clase, se puede encontrar información de utilidad en incidencias no relacionadas con cancelaciones y retrasos. No obstante, la aplicación de esta normativa resulta difícil y son frecuentes los casos que terminan ante los tribunales. Por ello, en marzo de 2013, la Comisión propuso clarificar las normas con el fin de facilitar su aplicación tanto por los transportistas como por los pasajeros. Esta propuesta es objeto de debate en la actualidad.

Después de todo, el funcionamiento del mercado único de la aviación naturalmente sigue siendo mejorable, tal como ilustran factores como: los defectos del sistema de asignación de franjas horarias; el hecho de que la amplia mayoría (80 %) de las rutas que parten de aeropuertos de la Unión siguen siendo operadas por solo una compañía (60 %) o dos (20 %); las dificultades financieras a las que se enfrentan varias compañías aéreas y algunos aeropuertos secundarios; o la complicada supervisión de las líneas aéreas que operan hoy en varios Estados miembros.

III. Acuerdos Internacionales para mejorar las conexiones aéreas de Europa con el resto del mundo

Hasta finales de 2013, la UE ha firmado ocho acuerdos internacionales para el transporte aéreo con Canadá, Georgia, Israel, Jordania, Moldavia, Marruecos, Estados Unidos y la zona occidental de los Balcanes. Además, hay abiertas negociaciones con otros siete países y se está estudiando entablar relaciones al respecto con otros seis estados y el grupo de países del Sudeste Asiático.

Los acuerdos permiten, gracias a la mejora en el acceso a otros mercados, que las compañías aéreas de la UE ofrezcan más rutas y servicios para pasajeros y empresas, así como también tarifas más competitivas.

Dada la importancia creciente de China en el contexto global, en 2018 la Comisión presentaría una propuesta relativa a la celebración de un Acuerdo entre la Unión Europea y el Gobierno de la República Popular China sobre seguridad en la aviación civil, el proceso sigue en revisión y debido a las tensiones con el gigante asiático, es posible que la cuestión quede aplazada, hasta que no se observen progresos evidentes en el país, de mejora de la situación de los Derechos Humanos y las libertades fundamentales, así como del respeto a las minorías, muy especialmente a los uigures y en el respeto de los derechos del pueblo a Hongkonés.



IV. Efectos del Brexit sobre el Transporte Aéreo

Las consecuencias del Brexit sobre el transporte aéreo serán notablemente gravosas, con un impacto negativo en la demanda de asientos en las aerolíneas con destino y procedencia del Reino Unido y, con grandes consecuencias también sobre el Producto Interior Bruto del país. Las estimaciones, según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, rondan entre un descenso de un 2,5 a un 3% en comparación con los niveles proyectados hasta el 2020, en un escenario donde el referéndum del Brexit no hubiera resultado ganador. Asimismo, la depreciación de la libra influirá negativamente en el número de turistas británicos que decidan viajar a la Unión Europea, y este escenario podría ser más negativo, en caso de existir una posición favorable al establecimiento de visados para todos aquellos ciudadanos británicos que quieran acceder a la Unión Europea.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) además prevé que el Reino Unido exhibirá un menor crecimiento en el número de pasajeros estimado entre 3,0% y 5,0% hacia 2020, cifras que se van a ver afectadas más si cabe debido a los efectos de la pandemia del COVID 19 en el transporte. El segmento de viajes más afectado por el Brexit será el de tráfico de pasajeros con origen en el Reino Unido, existen 53,9 millones de residentes que viajan al exterior mientras que reciben 26,2 millones de visitas de extranjeros. Este saldo negativo se acentuará por la bajada de la libra en los mercados internacionales de divisas y consecuentemente se reducirá el número de vuelos desde las Islas a otros lugares de Europa.

Por otro lado, los temas regulatorios también se verán afectados cuando el Reino Unido abandone la Unión Europea y finalice la vigencia del Acuerdo de Retirada transitorio. En primer lugar, se finalizará el acceso a los cielos abiertos de Europa, tampoco se permitirá el libre acceso a los mercados y el libre tránsito de personas, y se verá afectada en todo lo referente a posibles cambios en la normativa regulatoria, tanto en temas de seguridad operacional como en políticas de seguridad.

Lo que podría ocasionar una brusca interrupción del tráfico aéreo entre el Reino Unido y la UE, como consecuencia de una completa ausencia de derechos de tráfico o a la invalidez de la licencia de explotación o de los certificados de seguridad de la aviación.

La Comisión Europea anunció en 2019 la adopción de medidas temporales para evitar la interrupción del tráfico aéreo entre la Unión Europea y el Reino Unido y garantizar las conexiones básicas, en aras de evitar el caos aéreo. Las medidas se pueden resumir en:

- El Reglamento (UE) 2019/502 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión por el que se asegura la prestación de las conexiones aéreas básicas entre el Reino Unido y la UE. En ese sentido, las compañías aéreas del Reino Unido podrán sobrevolar el territorio comunitario sin aterrizar, hacer escala con fines no comerciales, y efectuar servicios regulares y no regulares internacionales de pasajeros y de transporte de carga aérea. No obstante, su aplicación dependerá de que Reino Unido confiera derechos equivalentes a las compañías aéreas de la UE y garantice condiciones equitativas de competencia.
- Reglamento (UE) 2019/494 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, sobre determinados aspectos de la seguridad aérea por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión. La normativa facilita un sistema de certificados para diversas actividades de la aviación, con el fin de alcanzar los niveles de seguridad requeridos y hacer posibles las verificaciones necesarias y la aceptación mutua de los certificados expedidos por las autoridades de la aviación. De la misma manera, se cuenta con un mecanismo temporal, para prorrogar la validez de determinados certificados ya expedidos.

Los principales logros alcanzados a través de la política de cielos abiertos que ha establecido la Unión Europea, y el libre acceso al mercado, ha favorecido una mayor generación de competencia, dinamismo entre las diferentes compañías aéreas que operaban en el mercado y en consecuencia un beneficio que se ha observado directamente en la disminución drástica de los precios, en los vuelos operados dentro de la Unión.

La Unión ya ha precisado a las compañías aéreas que si quieren seguir operando en el mercado comunitario, el capital mayoritario de la compañía deberá estar radicado en alguno de los 27 Estados miembros que permanezcan dentro de la Unión Europea tras producirse el Brexit el 1 de febrero de 2019.

A la vista de las actuales circunstancias, y en el marco de negociación de un Acuerdo de Libre Comercio y de Libre Acceso a los cielos europeos, los tres posibles escenarios que valora la IATA son: primero, que el Reino Unido se mantenga miembro del Espacio Económico Europeo o, segundo, que se establezca una relación bilateral entre la Unión Europea y el Reino



Unido o, tercero, el peor escenario, uno en el que no exista ningún tipo de acuerdo. El escenario más favorable es el primero, la situación no cambiaría excesivamente respecto a la actualidad, mientras que en el segundo, Reino Unido tendría un menor acceso a la Zona Europea Común de Aviación y en el tercero, directamente Reino Unido se enfrentaría al escenario de mayor restricción y de "aislamiento aéreo", con el perjuicio que se derivaría para potenciales viajeros y compañías aéreas operando en el país.

El balance, en estos momentos, se plantea en un horizonte altamente desfavorable e incierto que se suma a otras variables que ya hemos explicado. En el corto y medio plazo el impacto se percibirá en los viajes aéreos de medio y largo radio, también en una bajada de la demanda y los ingresos percibidos, mientras que a largo plazo se podrán agregar las incertidumbres generadas por el COVID-19 y sobre el resultado de los acuerdos internacionales que conduzca el gobierno británico de Boris Johnson.

IV. Medidas Paliativas para el sector del Transporte aéreo tras la pandemia de la Covid-19

Se adoptó el Reglamento 2020/459 de la Unión Europea, de 30 de marzo de 2020, por el que se modificaba el Reglamento del Consejo 95/93 de la Comunidad Económica Europea relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, por el cual las compañías aéreas solo tendrán que utilizar el 50 % de sus franjas horarias de despegue y aterrizaje previstas para la temporada de verano de 2021 (en lugar del 80 % exigido antes de la pandemia) para conservarlas en la temporada siguiente. La Comisión, además, puede ampliar las nuevas normas a otras dos temporadas en el futuro, y ajustar el porcentaje mínimo de utilización a entre el 30 % y el 70 %, a fin de responder con flexibilidad a los diferentes niveles de tráfico aéreo.

El Reglamento 2020/696 de la Unión Europea, de 25 de mayo de 2020 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19 estableció medidas temporales como la modificación de las normas relativas a la concesión de licencias para las compañías aéreas en caso de problemas financieros causados por la pandemia; una simplificación de los procedimientos aplicables a la imposición de restricciones de los derechos de tráfico y procedimientos más eficaces para la adjudicación de contratos de asistencia en tierra. La Comisión tuvo que adoptar un marco temporal relativo a las medidas de ayuda estatal, para hacer frente al riesgo de grave recesión económica, a través del cual se concedieron ayudas millonarias a las compañías aeronáuticas, para no sucumbir ante los efectos de la crisis.

E) EL TRANSPORTE POR CARRETERA

El comienzo de la regulación de la Política de Transportes llegó como consecuencia de una Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de mayo de 1985 (61983CJ0013), donde condenó al Consejo por su inacción, al no haber adoptado disposiciones en esta materia, tras haber finalizado el periodo transitorio previsto por el Tratado de Roma (31 de diciembre de 1969), esto es por no haber puesto en marcha el desarrollo de dicha política.

En concreto, la actuación se centraría en dos ámbitos:

- a) Libertad de prestación de servicios en materia de transportes internacionales.
- b) Admisión de los transportistas no residentes en los transportes nacionales dentro de los Estados miembros.

Sobre estos dos puntos, la Unión casi ha conseguido superar las carencias que constató el Tribunal mediante una legislación que abarca un periodo de veinticinco años.

El inicio estuvo marcado por la aparición del Reglamento (CEE) n.º 881/92, de 26 de marzo de 1992, que consolidó los textos jurídicos existentes en materia de transporte transfronterizo entre Estados miembros y estableció normas definitivas relativas a las licencias comunitarias expedidas a los transportistas de mercancías. Hasta entonces, el transporte entre dos Estados miembros solo había sido posible sobre la base de acuerdos bilaterales y también había estado sometido a fuertes restricciones.

El Reglamento suprimió todas las restricciones cuantitativas (contingentes) y las autorizaciones bilaterales a partir del 1 de enero de 1993. Desde entonces, los transportes internacionales de mercancías en la Unión son prácticamente libres, puesto que el acceso al mercado está sometido únicamente a exigencias cualitativas para la expedición de una licencia



comunitaria, que el Estado miembro de establecimiento concede a las empresas de transporte y que debe ser reconocida por el resto de los estados miembros (países de acogida). La validez de la licencia comunitaria se amplía a todos los países miembros del Espacio Económico Europeo.

A la hora de asegurar el acceso a la profesión en el sector, la acción normativa se fijó en dos ámbitos muy concretos:

- 1) La Directiva del Consejo 96/26/CE fijó tres criterios cualitativos para acceder a la profesión de transportista de mercancías: la honorabilidad, la capacidad financiera y la competencia profesional. Luego fue derogada por el Reglamento (CE) nº 1071/2009, de 21 de octubre de 2009 que añadió una cuarta condición a las tres mencionadas: un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro.
- 2) El Reglamento (CE) nº 484/2002, de 1 de marzo de 2002, que añadía los cuatro criterios cualitativos de la profesión, e instauraba un certificado de conductor para todos los ciudadanos de un tercer país que efectúen un transporte por cuenta ajena al amparo de una licencia comunitaria. Este documento, que afecta tanto a los transportes internacionales como al cabotaje, certifica que el conductor está empleado por la empresa de transporte conforme a las disposiciones legales y reglamentarias sobre el empleo y la formación profesional que se aplican en el Estado miembro de establecimiento. Esta medida debería impedir que conductores de terceros países empleados de manera irregular trabajen en condiciones laborales y económicas desfavorables en detrimento de la competencia y de la seguridad vial.

Desde el Parlamento Europeo se ha adoptado un informe de la Comisión TRAN sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» [2021/2014 (INI)] se publicó en marzo de 2021.

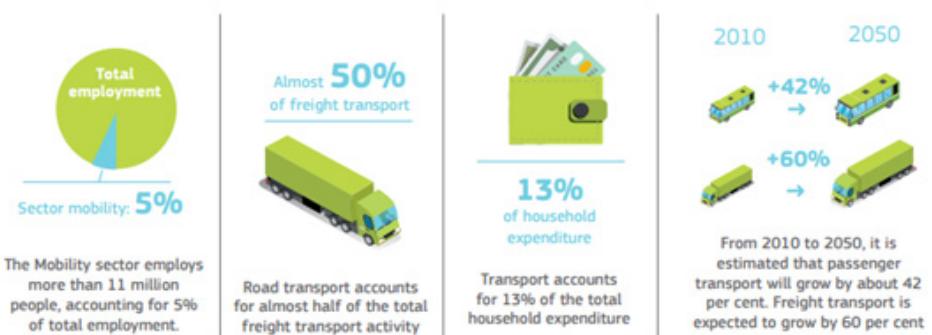
En abril de 2021, el Parlamento aprobó una Resolución sobre el informe de ejecución sobre aspectos relativos a la seguridad vial del paquete sobre la inspección técnica de vehículos. Si bien el Parlamento señala que dicho paquete ha contribuido a mejorar la calidad de las inspecciones técnicas periódicas, el nivel de cualificación de los inspectores y la coordinación y las normas de los Estados miembros relativas a la inspección de vehículos en carretera, con el fin de aumentar la seguridad vial.

I. El Transporte por Cabotaje

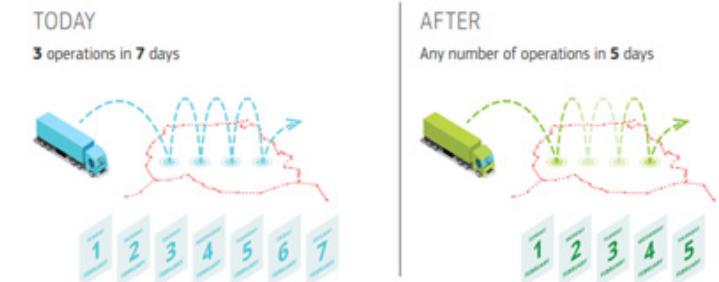
Mención singular merece el transporte por cabotaje que, en la práctica, se trata de las prestaciones de transportistas no residentes que, con motivo de un desplazamiento internacional, se encuentran en un país de acogida y que, en vez de volver con el vehículo vacío, efectúan un transporte ulterior dentro de dicho país antes de alcanzar la frontera. Existe un reglamento al respecto el (CEE) nº 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993 en virtud del cual, las empresas titulares de una licencia comunitaria expedida por un Estado miembro pueden prestar servicios de transporte de mercancías por carretera en otros Estados miembros, pero con la condición de que estos servicios solo se presten con carácter temporal. No obstante, a partir del 30 de junio de 1998, la liberalización total de la actividad de cabotaje mantiene un carácter temporal a la vez que permite que un Estado miembro acuda a la Comisión con miras a adoptar una cláusula de salvaguardia en caso de alteración grave del mercado debida al cabotaje.

La precisión del carácter temporal del cabotaje se realizó mediante una Comunicación interpretativa (de 26 de enero de 2005), el Reglamento (CE) nº 1072/2009, de 21 de octubre de 2009, en su artículo 8, apartado 2, donde ya abandona la noción del cabotaje general para adoptar la fórmula más restrictiva del cabotaje consecutivo (que fija un

Mobility in Europe / Key facts and figures



PROPOSED CHANGES:





máximo de tres operaciones de cabotaje autorizadas en los siete días siguientes a un trayecto internacional hacia el país de acogida del cabotaje).

Las disposiciones en materia de cabotaje son de aplicación desde el 14 de mayo de 2010 y hoy se encuentran en plena discusión, exigiéndose por parte de empresas del sector que se disminuya la temporalidad de siete días a tres. Una modificación que podrá llegar a ser real si prospera la propuesta de la Comisión COM(2017)0281.

El Parlamento Europeo aprobaría en julio de 2020 el acto jurídico relativo al "Ejercicio de la profesión de transportista por carretera y acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera", que tomaba la forma de Reglamento y sería publicado en el Diario Oficial el 31 de julio de 2020. Con esta normativa en el campo del transporte de cabotaje se establecían los requisitos relativos al desplazamiento de aplicación en las operaciones de transporte internacional y de cabotaje, a excepción del tránsito, las operaciones bilaterales y las operaciones bilaterales con dos paradas más para la carga o descarga.

II. El paquete del Transporte por Carretera

A través de los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009, plenamente aplicables a partir del 4 de diciembre de 2011, las nuevas normas establecidas son comunes al transporte internacional de mercancías y al transporte de cabotaje.

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 pretende instaurar normas más estrictas relativas a las condiciones que han de cumplirse para ejercer la profesión de transportista de mercancías y modernizar la imagen del sector del transporte por carretera. Por otra parte, mediante el Reglamento n.º 1072/2009 se consolidan y se armonizan aún más las normas en materia de cabotaje. En especial, se elimina la inseguridad jurídica para los camioneros al fusionar los Reglamentos (CEE) n.º 881/92 y (CEE) n.º 3118/93 y derogar la Directiva 2006/94/CE (relativa a determinados transportes de mercancías por carretera). En cuanto al Reglamento (CE) n.º 1073/2009, fusiona el Reglamento (CEE) n.º 684/92 y el Reglamento (CE) n.º 12/98 del Consejo, que establece las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de transporte de personas en autocar y autobús. Además, modificaría el Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

Partiendo del programa legislativo "Europa en Movimiento", publicado el 31 de mayo de 2017, la Comisión se ha propuesto modificar nuevamente el Reglamento (CE) n.º 561/2006 mediante el documento titulado «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos». En enero de 2020, la comisión aprobó el texto acordado en las primeras negociaciones interinstitucionales en segunda lectura. La regulación se ha visto flexibilizada durante los momentos más duros de la pandemia del COVID, para facilitar a los transportistas la realización de un mayor número de horas de trabajo y evitar los desabastecimientos en las ciudades y pueblos de Europa. El sector logístico debe ser tenido en cuenta porque ha sido uno de los que se ha expuesto a un creciente nivel de presión, en los momentos más duros de la pandemia, y han trabajado un número notable de horas, por lo que merecen todo nuestro reconocimiento desde estas humildes páginas de estudio de la política de transportes europea.

En el paquete legislativo de la Comisión prevé:

- a) una presentación simplificada y normalizada de la licencia comunitaria
- b) la designación de un gestor de transporte que debe dirigir efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa, tener un vínculo real con ella (empleado, director o propietario) y residir en la Unión
- c) un refuerzo de los procedimientos para el intercambio de información entre los Estados miembros en relación con las infracciones de los transportistas, así como la obligación para el Estado miembro que expide la licencia comunitaria de tomar medidas contra cualquier transportista que cometa una infracción en otro Estado miembro. También se prevé la posibilidad de retirar las licencias comunitarias, las copias auténticas o los certificados de conductor
- d) una definición precisa del carácter temporal de las operaciones de cabotaje que resulte fácil hacer cumplir



III. Armonización

La posibilidad de poder actuar en todos los ámbitos del transporte terrestre. Según establece el artículo 91 y el artículo 100, apartado 1, permite plantear la armonización de las legislaciones vigentes de los Estados Miembros. En este sentido, cabe señalar una cierta armonización fiscal, en términos de armonización de los impuestos especiales de hidrocarburos y peajes; una armonización técnica, con respecto a la inspección técnica de los límites, dimensiones y pesos autorizados; una armonización social, con respecto a la ordenación del tiempo de trabajo, de tiempo máximo de conducción diario y semanal, así como a las especiales condiciones de los derechos de los viajeros, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida. Es menester proseguir en ámbitos impositivos (IVA, impuesto de circulación, impuesto sobre hidrocarburos), en el campo de las ayudas estatales, en el ámbito de normatividad técnica (dimensiones y pesos máximos autorizados), y sobre aquellas referidas a la protección del medio ambiente.

En el marco del programa legislativo de la Comisión "Europa en Movimiento", se han defendido dos nuevas propuestas para la modificación de la Directiva 1999/62/CE sobre la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras y otra propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE sobre la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de ciertas infraestructuras, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos. La primera mediante el procedimiento de legislación ordinario y la segunda por el procedimiento de consulta.

F) PLANES DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE EN EUROPA

I. El Plan de Inversiones para Europa

Mantiene un enfoque integrado de la política económica, articulándose en torno a tres pilares principales: fomentar la inversión, acelerar las reformas estructurales y perseverar en la responsabilidad presupuestaria. Los tres deben actuar simultáneamente para consolidar un sólido crecimiento de la Unión.

El plan de inversiones consta de tres capítulos:

- 1) Movilizará al menos 315.000 millones de euros en inversiones adicionales en los próximos tres años, maximizando el impacto de los recursos públicos y desbloqueando la inversión privada. El Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas es el principal instrumento para lograr este objetivo.
- 2) Garantizará que la inversión adicional llega a la economía real. Los principales instrumentos para lograrlo son el Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión y el Portal Europeo de Proyectos de Inversión.
- 3) Mejorará el entorno de inversión, tanto en la UE como en cada Estado miembro. Actualmente, se está trabajando para eliminar los obstáculos con una dimensión de la UE y del mercado único, así como los retos de inversión reglamentarios y no reglamentarios a nivel nacional.

Las inversiones respaldadas por el Fondo se destinan a desarrollar las infraestructuras (transporte, banda ancha y redes de energía); la educación, la investigación y la innovación; las energías renovables y la eficiencia energética; el medio ambiente y la eficiencia en el uso de los recursos o la infraestructura social y la salud, así como también a apoyar a las pequeñas empresas.





II. Política de Transporte, Política Regional y Estrategia Europa 2020

En particular, la Política Regional constituye el marco de inversión para cumplir los objetivos de la Estrategia Europa 2020. Se prevé invertir más de 120.000 millones de euros en redes de transporte, energía e infraestructuras medioambientales. Con ello se beneficiará a las pequeñas y medianas empresas, mejorando las conexiones de transporte y abordando la sostenibilidad medioambiental en el conjunto de la economía. Esta política complementa las políticas de la UE, incluidas las que se ocupan de la educación, el empleo, la energía, el medio ambiente, el mercado único, la investigación y la innovación.

III. Mecanismo: "Conectar Europa"

Es un programa de financiación plurianual creado para financiar las mejoras en el transporte, la energía y las redes digitales, dotado con un presupuesto total de más de 30.000 millones de euros para los tres sectores durante el período 2014-2020. En julio la Comisión adoptó una lista de 276 proyectos con una financiación de la UE de 131.000 millones de euros, que generará una cofinanciación pública y privada adicional de 28.800 millones de euros. La nueva convocatoria de propuestas, con un presupuesto total de 7.600 millones de euros, se publicó en noviembre y el plazo de solicitud para los Estados miembros termina en febrero de 2016.

IV. Fondos de Cohesión de la UE

A través de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos se han puesto a disposición más de 110.000 millones de euros, una parte de los cuales se ha asignado a la financiación de la economía hipocarbónica en toda la UE, que incluye las inversiones en energías sostenibles y transporte urbano multimodal. Además, se dispone de cuantiosas ayudas para las inversiones relacionadas con los transportes energéticamente eficientes y descarbonizados, así como de algunas ayudas para infraestructuras energéticas inteligentes a gran escala.

V. Europa en Movimiento

El conocido como plan de "Europa en movimiento" es un conjunto de iniciativas que buscan dotar de mayor seguridad al tráfico por carretera, fomentarán una tarificación más equitativa y justa del uso de las carreteras, reducirán las emisiones de CO₂, la contaminación del aire y la congestión, aliviarán la carga burocrática de las empresas, combatirán el empleo ilícito y garantizarán unas condiciones y unos tiempos de descanso adecuados a los trabajadores.

Los beneficios de esas medidas no solo se han planteado para el sector del transporte, pues a largo plazo promoverán el empleo en otros sectores, el crecimiento y la inversión, reforzarán la justicia social, ampliarán la capacidad de elección de los consumidores y situarán a Europa en la senda hacia el objetivo de cero emisiones, en línea con los compromisos asumidos en el Pacto del Clima de París.

Los tres objetivos que perseguirá el presente plan:

- 1) **Movilidad segura:** En 2017 murieron en accidentes de tráfico 25300 personas en toda la Unión Europea y otras 135 000 resultaron gravemente heridas. Por ello, la Comisión está tomando medidas para contribuir a la seguridad de las carreteras y a una Europa que protege a sus ciudadanos
- 2) **Movilidad limpia:** La Comisión, mediante la introducción de las primeras normas de la historia sobre emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados, completa su programa en pos de un sistema de movilidad con bajas emisiones. En 2025, las emisiones medias de CO₂ de los camiones nuevos tendrán que ser un 15 % más bajas que en 2019. Para 2030, se propone un objetivo de reducción indicativo de, como mínimo, un 30 % con respecto a 2019.
- 3) **Movilidad conectada y automatizada:** La Comisión propone una estrategia cuyo objetivo es convertir a Europa en el líder mundial de los sistemas de movilidad conectada y automatizada.



En el marco de su programa legislativo "Europa en movimiento", la Comisión quiere modificar el Reglamento (CE) n.º 561/2006 sobre los requisitos mínimos en los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos. El Parlamento aprobó su Posición en primera lectura en abril de 2019 y el procedimiento legislativo ordinario está en curso [2017/0122(COD)].

Por otra parte, en febrero de 2019, el Parlamento aprobó su Posición en primera lectura sobre la propuesta de la Comisión de modificación del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 para ampliar el acceso de los mercados nacionales a los servicios internacionales de autocares y autobuses [COM(2017)0647] y todavía el Consejo debe pronunciarse sobre su postura, ya que existe numerosas tensiones en el seno de los Estados a la hora de posibilitar la apertura a la competencia del transporte de viajeros en autobús en sus Estados. La Unión avanza con paso firme y decidido en la apertura de los mercados a la competencia, un desarrollo que en último término busca beneficiar a los consumidores y mejorar la competitividad de las empresas que operen.

VI. Efectos del Brexit sobre la Política de Transportes por Carretera

Actualmente, Reino Unido es el quinto destino prioritario de las exportaciones españolas, representando el 8,1% del total de las toneladas-kilómetros realizados por los vehículos pesados españoles, en concreto unos 8.000 camiones, principalmente dedicados a las exportaciones españolas de productos agroalimentarios, automoción, productos farmacéuticos y mercancía general. Es previsible que estas cifras disminuyan una vez que el Reino Unido abandone la Unión y, consecuentemente, el Mercado Interior, con todas las ventajas que se derivan de su pertenencia.

El notable descenso se empezará a experimentar, sobre todo desde febrero de 2020, en las exportaciones, afectando, principalmente, al transporte de productos agroalimentarios, automoción, productos farmacéuticos y mercancías en general. En este punto resulta conveniente recordar que debido a la situación insular del Reino Unido, cuando las mercancías crucen el Canal de la Mancha se verán sometidas a controles más exhaustivos, cualitativamente de mayor complejidad a los que se efectúan a día de hoy en la frontera en Calais. Presumiblemente, las aduanas en ese punto alcanzarán unas dimensiones y efectos similares a los que existen entre Marruecos y Europa, en los puertos de Algeciras, Tarifa o Motril.

La posibilidad de que los controles sean gradualmente más ligeros o menos costosos dependerá de que ambas partes, tanto la Unión Europea como el Reino Unido, alcancen un convenio bilateral que garanticen el tránsito fluido de mercancías. Actualmente, el Reino Unido representa para España su sexto mercado proveedor, con un 4,3% del total las importaciones y los efectos del Brexit se percibirán de forma automática, cuando deje de tener validez la autorización de transporte europea, que permite realizar portes ilimitados entre España y Reino Unido, e incluso transportes de ámbito nacional por los transportistas en el país donde no están residenciados.

Presumiblemente, si el Reino Unido y la UE no firman un Acuerdo de Libre Comercio antes del 31 de diciembre de 2020, Reino Unido saldrá fuera de la Unión Aduanera y del Mercado Común de una forma abrupta y precipitada, lo que conllevará el establecimiento de nuevos criterios aduaneros y arancelarios entre ambos bloques, tanto para la exportación como para la importación de mercancías, paralelamente al restablecimiento del llamado "hard border" de acceso entre ambos territorios. Las Agencias y demás organismos que mantengan una estrecha vigilancia sobre la aplicación de la Política de Transportes, no podrán seguir manteniendo la observación sobre el Reino Unido y los ciudadanos británicos sufrirán un encarecimiento de los productos, pues las empresas repercutirán los costes arancelarios sobre la producción, e incluso afectará a la generación de empleo. El país podría caer en una gran recesión y la Unión sufrirá de forma asimétrica las consecuencias, pues países como Holanda, Francia, Dinamarca o Alemania, tendrán que hacer frente a importantes retrocesos en sus exportaciones hacia el Reino Unido.





En el acuerdo de retirada transitorio suscrito por la Unión Europea con el Reino Unido se dedica un capítulo específico al transporte por carretera, en el que ambas partes se comprometen a garantizar un acceso comparable al mercado para el transporte de mercancías y pasajeros por carretera, así como el cumplimiento de las normas sociales y de empleo para el transporte internacional y las normas de circulación y transporte de mercancías peligrosas por carretera. Reino Unido obedece los estándares europeos, pero no participa en la reforma o enmienda de dicha legislación y su validez solo se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2020, tras la cual se esperan ciertas turbulencias en el sector de los transportes.

G) ORGANISMOS RELEVANTES EN LA POLÍTICA DE TRANSPORTES

Comisaria europea de Transportes: Actualmente, Adina Vălean

Responsabilidades:

- Impulsar el trabajo en las redes transeuropeas de transporte y promover las conexiones de transporte transfronterizo.
- Facilitar los desplazamientos de asegurar conexiones óptimas entre los diferentes modos de transporte, como el ferrocarril y el transporte aéreo.
- Basando nuevas políticas cada vez más en el "usuario paga", al tiempo que evita la discriminación.
- Completar las negociaciones sobre la nueva normativa de ferrocarril (cuarto paquete ferroviario) y proseguir la política del cielo único europeo.
- El desarrollo de las normas comunes de la UE para la seguridad y la protección del transporte para mejorar el entorno internacional para el transporte.

Dirección General de Movilidad y Transporte

(DG MOVE) es una Dirección General de la Comisión Europea responsable del transporte dentro de la Unión Europea.

La Dirección General MOVE fue creada el 17 de febrero de 2010, cuando la energía se separó de ella para formar la nueva Dirección General de Transporte y Energía estaban fusionados (DG TREN) desde enero de 2000 hasta junio de 2002. La Oficina de Salvaguardia Euratom se convirtió en parte de la DG TREN, siendo ahora parte de la Dirección General de Transporte y Energía.

Además de desarrollar las políticas de la UE en el sector del transporte y de ocuparse de los expedientes de ayudas estatales, la Dirección General MOVE administra los programas de financiación para las redes transeuropeas y el desarrollo tecnológico y la innovación.

Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo:

La Comisión de Transportes y Turismo es la responsable de la política común para los transportes por ferrocarril, por carretera, por vías navegables, así como para el transporte marítimo y aéreo, en particular las normas comunes aplicables a los transportes dentro de la Unión Europea y el establecimiento y el desarrollo de redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de transporte.

Es la encargada de la elaboración de la legislación en el marco del procedimiento de codecisión en materia de transportes, turismo o servicios postales, tratando de garantizar el desarrollo europeo del transporte, no solo desde una perspectiva de sostenibilidad económica y social, sino también, y con igual importancia, de sostenibilidad medioambiental.

Dentro de sus competencias encontramos el desarrollo de una política común para los transportes por ferrocarril, por carretera, por vía navegable, así como para el transporte marítimo y aéreo, en particular: las normas comunes aplicables a los transportes dentro de la Unión Europea; el establecimiento y el desarrollo de redes transeuropeas en el sector de las infraes-



tructuras de transporte; la prestación de servicios de transporte y las relaciones en el ámbito del transporte con países terceros; la seguridad en el transporte y las relaciones con los órganos y las organizaciones internacionales de transportes.

Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (TTE)

El Consejo TTE tiene como misión cumplir los objetivos de la UE en los ámbitos del transporte, las telecomunicaciones y la energía: establecer infraestructuras y mercados modernos, competitivos y eficaces y crear redes transeuropeas de transporte, comunicaciones y energía.

Al Consejo le compete la adopción, junto con el Parlamento Europeo, de legislación en el marco de una política común de transportes siendo como objetivo esencial el establecimiento de sistemas sostenibles de transporte, con un bajo consumo de energía pero que permitan una mayor movilidad a los usuarios, gracias a la mejora de las rutas y los horarios de transporte, así como la consecución del mercado único europeo del transporte.

Agencia Europea de Seguridad Marítima

La Agencia Europea de Seguridad Marítima proporciona asistencia y apoyo técnico a la UE y sus países miembros en el desarrollo en la aplicación de las normas de la Unión sobre seguridad marítima, contaminación por buques y protección marítima.

Es una de las agencias descentralizadas de la UE, con sede en Lisboa. Esta agencia provee asistencia técnica a la Comisión y a los Estados miembros en el desarrollo e implementación de la legislación en seguridad marítima, contaminación de barcos y seguridad marítima.

Agencia Europea de Seguridad Aérea

Creada en virtud del Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, es un organismo de la Unión Europea que tiene atribuida la tarea de reglamentación de seguridad aérea y ejecución en el ámbito de la seguridad aérea. La Agencia representa una parte esencial de la estrategia de la Unión Europea orientada a garantizar en todo momento un nivel elevado y uniforme de protección de los ciudadanos europeos en el ámbito de la aviación civil.

Redes Transeuropeas del Banco Europeo de Inversiones

La política de Redes Transeuropeas (TEN-T) trata de vincular las infraestructuras nacionales y regionales para crear un sistema europeo coherente. Incluye tanto la interconexión como la interoperabilidad, principalmente del transporte y la energía, si bien también promueve una integración económica y social; la libre circulación de personas, bienes y servicios; el desarrollo de las regiones menos favorecidas; la limitación del impacto medioambiental y los contactos con países vecinos entre otras.

Agencia Ferroviaria Europea

Funciones: La principal función de esta Agencia es la aproximación, el registro y la supervisión de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de todo el sistema ferroviario europeo, y la formulación de objetivos comunes de seguridad para los ferrocarriles europeos. Se creó con vistas a mejorar y consolidar la meta de la interoperabilidad y la seguridad del sistema ferroviario europeo. La sede se estableció en Lille y Valenciennes (Francia) y la base legal de la Agencia se encuentra recogida en el Reglamento (CE) nº 881/2004, de 29 de abril de 2004.

La Agencia en sí misma carece de competencias decisorias, pero elabora propuestas de decisión para la Comisión. El Reglamento (CE) nº 1335/2008, de 16 de diciembre de 2008, asigna nuevas funciones a la AFE, derivadas de las modificaciones realizadas en las Directivas sobre seguridad ferroviaria (2004/49/CE) e interoperabilidad del sistema ferroviario (2008/57/CE).



Ahora bien, a raíz de la adopción del cuarto paquete ferroviario, la AFE se ha convertido en la única instancia competente para emitir autorizaciones de vehículos (locomotoras y vagones) destinados a actividades transfronterizas, así como para conceder certificados de seguridad a las empresas ferroviarias que operan en varios Estados miembros. Se está consiguiendo migrar, finalmente, hacia un certificado de seguridad único para toda la Unión era el principal objetivo de la revisión de la Directiva 2004/49/CE.

Por ello, las reformas convertirían a la Agencia Ferroviaria Europea en una ventanilla única para la expedición de autorizaciones de vehículos a escala de la Unión Europea, lo que permitiría reducir un 20% el tiempo que necesitan las empresas ferroviarias para entrar en el mercado y un 20% el coste y la duración de la autorización de material rodante.

Foro Europeo de la Energía y los Transportes

La Decisión de la Comisión de 11 de julio de 2001 tiene por objeto crear un foro consultivo formado por personalidades cualificadas, un total de 34 miembros de los sectores de la energía y los transportes cuyo objetivo es emitir dictámenes sobre cualquier iniciativa de la Comisión en materia de política de energía y transportes. Además hará las veces de observatorio, especialmente en relación con la competitividad y la adaptación de las estructuras de esos sectores, sin olvidar las preocupaciones medioambientales, sociales y de seguridad.

Estos hechos ponen de manifiesto que el futuro de los Transportes en Europa pasa por la transformación sostenible del sector. Una política que está llamada a ser robustecida por los ciudadanos, las empresas y los gobiernos, e imprimir en ella un sesgo más respetuoso con el medioambiente, aprovechando que se está celebrando la Conferencia sobre el Futuro de Europa, en la cual podemos insertar propuestas que hagan progresar a Europa en pos de un equilibrio entre tecnología e intereses económicos¹¹.

H) RESUMEN

La Política de Transportes es clave para mejorar el crecimiento de la economía en Europa, creando numerosos puestos de trabajo y facilita la construcción de un verdadero mercado interior.

El sector del transporte representa una parte importante de la economía: da trabajo directo a casi 10 millones de personas y supone cerca del 5% del PIB. Resulta esencial contar con un transporte eficiente para alcanzar la prosperidad de las regiones, ya que, ésta depende, en gran medida, de su capacidad de integración y de su competitividad. A pesar de los múltiples avances logrados desde el Libro Blanco sobre el transporte 2011, el sistema de transportes no es sostenible.

Actualmente, el petróleo y sus derivados siguen abasteciendo el 96% de las necesidades de energía de la UE. Sin embargo, de no corregirse esta particular dependencia, afectará negativamente: a la capacidad de viajar de las personas, la seguridad económica, a la competitividad de las empresas, a la balanza comercial, la inflación, la competitividad de la UE y sus Estados miembros. En la misma línea, el sector del transporte es una de las principales fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) con tendencia a aumentar. Por ello, la Unión Europea se ha planteado para el horizonte de 2050 llegar al compromiso de descarbonizar el transporte, para frenar la emergencia climática.

En este texto mostramos las inquietudes de la Comisión, cuando desarrolla su labor, en aras de mejorar la eficiencia y sostenibilidad de los transportes, así como de sus infraestructuras, puesto que definen de facto el grado de competitividad del continente europeo, en momentos de grandes tensiones y retos internacionales, como ha puesto de manifiesto la salida de Reino Unido de la Unión Europea o la pandemia global del COVID-19.

Las repercusiones de la pandemia en materia de transporte han llevado a las instituciones europeas, como el Parlamento Europeo a adoptar Resoluciones sobre el transporte y el turismo en la que se pedía un apoyo rápido, tanto a corto como largo plazo, para garantizar la supervivencia y la competitividad del sector del transporte y del turismo.

¹¹ Puede saber más de la Conferencia en: <https://futureu.europa.eu/?locale=es>



I) GLOSARIO

Agencia Ferroviaria Europea	Es un elemento motor en la política de modernización del sector ferroviario europeo, cuya tarea es aproximar las normas técnicas y fijar los métodos y objetivos de seguridad comunes para el conjunto del sistema ferroviario europeo.
Cielo Único Europeo	Iniciativa puesta en marcha en 1999 con el fin de mejorar el funcionamiento de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea mediante una mejor integración del espacio aéreo europeo. Las ventajas que se esperan obtener con el CUE son inmensas, ya que puede triplicar la capacidad del espacio aéreo, reducir a la mitad el coste de la gestión del tránsito aéreo, multiplicar por diez la seguridad y disminuir en un 10 % los perjuicios de la aviación para el medio ambiente.
Transporte aéreo	Servicio de trasladar, de un lugar a otro, pasajeros o mercancías mediante la utilización de aeronaves.
Transporte fluvial	Consiste en el traslado de productos o personas, de un lugar a otro, a través de ríos con una profundidad adecuada.
Transporte marítimo	Consiste en el traslado de personas o productos por mar u océano de un punto geográfico a otro a bordo de un buque.
Transporte terrestre	Es el tipo de transporte que se realiza sobre la superficie terrestre, en su gran mayoría con el uso de ruedas. Es el más primitivo de todos.



J) RECURSOS WEB

Página web de la Comisaría Europea de Transportes Adina Vălean: https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2019-2024/valean_en

Comisión Europea, área de Transportes https://ec.europa.eu/transport/home_en

DG de Transporte Comisión Europea: https://ec.europa.eu/knowledge4policy/organisation/dg-move-dg-mobility-transport_en

Legislación europea en materia de Transportes, acceso a Eurlex: http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?locale=es&root_default=SUM_1_CODED%3D32

Síntesis de la Política de Transportes en la UE: https://europa.eu/european-union/topics/transport_es

Consejo Europeo-Brexit: <http://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-uk-after-referendum/>

Comisión Europea- Brexit: https://ec.europa.eu/info/departments/taskforce-article-50-negotiations-united-kingdom_en

K) BIBLIOGRAFÍA

BAUMOL, W. J. «Contestable Markets: an Uprising in the Theory of Industry». American Economic Review 72, 1982: 1-15.

COMISIÓN EUROPEA. Sobre la finalización del Mercado Único Europeo. Bruselas: Comisión Europea, Libro Blanco, 1985.

El desarrollo futuro de la política de transporte Europea; una aproximación global a la construcción de un entorno comunitario para la movilidad sostenible. Bruselas: Comisión Europea, Libro Blanco, 1992.

La red de ciudadanos. Cómo aprovechar el potencial del transporte público en Europa. Bruselas: Comisión Europea, Libro Verde, 601, 1995.

Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internalización de los costes externos del transporte en la Unión Europea. Bruselas: Comisión Europea, Libro Verde, 691, 1995.

Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios. Bruselas: Comisión Europea, Libro Blanco, 421, 1996.

Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la Unión Europea. Bruselas: Comisión Europea, Libro Blanco, 466, 1998.

La Política Europea de Transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. Bruselas: Comisión Europea, Libro Blanco, 2001.

CUADRADO, J. R., y R. MÍNGUEZ. «Red ferroviaria de Alta Velocidad: caminos abiertos y nuevas cuestiones». Economistas 96, 2003: 311-317.

DE RUS, G., y G. NOMBELA. «Is the Investment in High Speed Rail Socially Profitable?». Documento de Trabajo. EIT: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2005.

J. CAMPOS, y G. NOMBELA. Economía del transporte. Barcelona: Antoni Bosch, 2003. ESTACHE, A., y G. DE RUS. Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte. Washington, DC: Banco Mundial, 2003.

EUROSTAT. Resumen estadístico de la Unión Europea: los transportes. Luxemburgo, 2003.

GÓMEZ-IBÁÑEZ, J. A. Regulation Infrastructure: Monopoly, Contracts and Discretion. Harvard: University Press, 2003.



- G. DE RUS, eds. «Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis», Edward Elgar, 2006.
- KRUGMAN, P., y A. J. VENABLES. «Integration, Specialization, and Adjustment». European Economic Review 40, 1996: 959-967.
- MARTÍNEZ ÁLVARO, Ó. Treinta años de política de transportes de la Comunidad Europea. Madrid: Centro de Publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1989.
- NASH, C. A., y B. MATTHEWS. Measuring the Marginal Social Cost of Transport. Amsterdam: Elsevier, 2005.
- PROOST, S., K. VAN DENDER, y C. COURCELLE. «How Large is the Gap Between Present and Efficient Transport Prices in Europe». Transport Policy 9, 2002: 41-57.
- PUGA, D. «European Regional Policy in Light of Recent Location Theories». Journal of Economic Geography 2, 4, 2002: 372-406.
- SICHELSCHMIDT, H. «The EU Programme "Trans-European Networks". A Critical Assessment». Transport Policy 8, 1999: 29-46.
- STEVENS, H. Transport Policy in the European Union. Palgrave: McMillan, 2004.
- THOMPSON, L. Directions of Railway Reform. Viena: International Railway Congress Association, 2001.
- VAN EXEL, J., S. RIENSTRA, M. GOMMERS, A. REARMAN, y D. TSMABOULAS. «EU Involvement in TEN Development: Network Effects and European Value Added». Transport Policy 9, 2002: 299-311.
- VAN REEVEN, P. «Transport Policy in the European Union». En K. J. Button y D. A. Hensher. Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions. Handbooks in Transport Series. Vol. 6. Elsevier, 2005: 705-724.
- WINSTON, C. «Conceptual Developments in the Economics of Transportation: an Interpretative Study». Journal of Economic Literature 23, 1985: 57-94.

I) TEST DE AUTOEVALUACIÓN

1) ¿Cuál de los siguientes ejes fundamentales no está presente en el Libro Blanco del 2001 "La política europea de los transportes en el horizonte del año 2010: la hora de la elección"?

- a) Fomentar la participación ciudadana en la implementación de la política de transportes.
- b) Reforzar la calidad del transporte por carretera.
- c) Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente.
- d) Fomentar el transporte marítimo y fluvial.

2) ¿Cuál es el fin último del Libro Blanco del Transporte del año 2011 "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"?

- a) Construir un sistema de transporte competitivo que eliminará importantes cuellos de botella y que trasladará a personas y mercancías de forma eficiente y segura por toda la Unión Europea.
- b) Construir un sistema de transporte competitivo.



- c) Construir un sistema de transporte que elimine importantes cuellos de botella en las grandes metrópolis europeas.
- d) Todas las respuestas anteriores son falsas.

3) ¿En qué fecha se empezaron a redactar los primeros paquetes normativos de liberalización del transporte aéreo?

- a) 1985
- b) 1987
- c) 1992
- d) 2004

4) ¿Cuál es el principal logro del “mercado único europeo de la aviación”?

- a) Una mayor exigencia en el cumplimiento de puntualidad de las aerolíneas que operaban en Europa.
- b) Una mejor cooperación entre los Estados miembros en la supervisión de la política aeroespacial.
- c) La eliminación de todas las trabas comerciales, facilitando a cualquier compañía aérea comunitaria pudiese fijar libremente las tarifas para pasajeros y mercancías, así como acceder a cualquier ruta interior de la Unión sin ningún permiso o autorización.
- d) Una mayor cuantía en las indemnizaciones en caso de demora del transporte aéreo.

5) ¿En qué consiste el proyecto europeo Cinturón Azul “Blue Belt”?

- a) Facilitar el tránsito de los buques entre los puertos europeos.
- b) Hacer el transporte marítimo de mercancías más atractivo y competitivo mediante la reducción de los costes y las demoras dentro del mercado de la UE, acortando la burocracia de cada país en las cinco áreas principales, aduanas, puertos, seguridad, controles fronterizos y sanitarios.
- c) Las dos respuestas anteriores son correctas.
- d) El proyecto se basa en mejorar la sostenibilidad de los mares europeos, mediante un programa de preservación ecológico, que garantice una alta calidad de las aguas que rodean al Continente.

6) ¿En qué año comenzó la política de Transporte Marítimo?

- a) 1985
- b) 1995
- c) 2005
- d) 2007



7) ¿En qué aspecto no hincapié la política de seguridad del Transporte Marítimo en la Unión Europa?

- a) En mantener la seguridad de las zonas de navegación.
- b) En el peritaje y control de buques, especialmente tras la catástrofe el Erika y el Prestige, para que todos estén construidos en monocasco.
- c) Control del estado de los puertos.
- d) La protección de las tripulaciones y los pasajeros.

8) ¿Cuál de estas prioridades no corresponde con las marcadas por la UE en materia de Transporte Marítimo?

- a) Reducción de los gases de efecto invernadero procedentes del transporte internacional.
- b) Ampliación de puertos europeos para aumentar la atracción de buques turísticos.
- c) Mejora de la calidad medioambiental de las aguas marinas, gestionando sosteniblemente los desechos y el desguace de los buques.
- d) Reducción de las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno por parte de los buques, fomentando un transporte marítimo más ecológico.

9) ¿Cuál de estos objetivos no pertenece a la política de Transporte Marítimo?

- a) Potenciar el principio de libre prestación de servicios recogido en el Tratados.
- b) Garantizar, en todo momento, el cumplimiento de las normas de competencia Ronda de Doha.
- c) Defenderse frente a la competencia desleal de las flotas mercantes de terceros países, así como de procurar unas condiciones laborales y de competencia que sean justas y estables para el sector marítimo.
- d) Implementar mejoras en el transporte terrestre para mejorar las conexiones de cabotaje en Europa.

10) ¿Cuáles son los ejes concretos sobre los que está trabajando la UE en materia de Transporte Marítimo?

- a) Apoyar el desarrollo de un entorno competitivo estable que contribuya a respaldar los esfuerzos ecológicos y de innovación del transporte marítimo.
- b) Respaldar unas normas de competencia y un ejercicio del comercio marítimo internacional más justo.
- c) Armonizar normas de la competencia material a nivel mundial.
- d) Todas las respuestas anteriores son verdaderas.

11) ¿Cuál de estos objetivos no pertenece a la iniciativa del Cielo Único Europeo II+?

- a) Quintuplicar la capacidad del espacio aéreo, reducir los costes de gestión del tráfico y el impacto ambiental, así como para mejorar la seguridad.
- b) Realizar cambios estructurales en el diseño del espacio aéreo europeo, acortando las trayectorias de vuelos y evitando que se tracen en función de las fronteras nacionales.

2021 POLÍTICA DE TRANSPORTES



- c) Todos los objetivos son verdaderos.
- d) Todos los objetivos son falsos.

12) ¿Qué tipo de competencia tiene la Unión Europea en materia de Política de Transportes?

- a) Exclusiva
- b) Compartida
- c) Apoyo
- d) Complementaria

13) ¿Por qué ha venido aumentando el interés legislativo de la Unión Europea en materia de Transportes?

- a) Por el interés mostrado por los Ciudadanos europeos.
- b) Por el preocupante aumento constante de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector, que amenazan con comprometer los objetivos climáticos de la Unión Europea.
- c) Por la presión ejercida por los jefes de Estado y de Gobierno en los últimos Consejos Europeos.
- d) Por la especial labor que desarrolla el Parlamento Europeo en este ámbito.

14) ¿Qué tipo de Transporte busca la Unión Europea?

- a) Un transporte que dependa menos del petróleo.
- b) Un transporte que sea más eficiente, usando la menor cantidad de energía posible.
- c) Un transporte que reduzca su impacto negativo sobre el medio ambiente y sobre el patrimonio natural.
- d) Un transporte que englobe a, b, y que, además, explote mejor las modernas infraestructuras que está construyendo cofinanciando la Unión.

15) ¿A partir de qué año comenzó a liberalizarse el sector de los Transportes?

- a) 1975
- b) 1985
- c) 1995
- d) Aún no está liberalizado el transporte en la Unión Europea



16) ¿Qué objetivo tiene la política de Transportes?

- a) La integración de todos los medios de transporte de la UE a un mercado interior a través de un sistema de transporte individual, competitivo, mejorando la seguridad, la protección y los derechos de pasajeros.
- b) El desarrollo continuo de programas de innovación que promuevan el desarrollo de una nueva generación tecnologías que permitan un transporte sostenido integrado a los sistemas de transporte inteligentes y vehículos de bajas emisiones de carbono.
- c) La construcción de redes transeuropeas que sean capaces de proporcionar un desplazamiento rápido, asequible y fiable.
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas.

17) ¿Cuáles son los principales objetivos del plan “Europa en movimiento”?

- a) Movilidad segura y Movilidad limpia.
- b) Movilidad conectada y automatizada.
- c) Las dos respuestas anteriores son correctas.
- d) Las dos respuestas anteriores son falsas.

18) ¿Cuántos paquetes ferroviarios se han tramitado en las Instituciones Europeas?

- a) Un paquete
- b) Dos paquetes
- c) Tres paquetes
- d) Cuatro paquetes

19) ¿Cuál es el objeto principal de la política europea de Transporte Ferroviario?

- a) Completar la liberalización del Tráfico Ferroviario.
- b) Completar la nacionalización del Tráfico Ferroviario.
- c) Completar la reestructuración del Tráfico Ferroviario.
- d) Completar la remodelación del Tráfico Ferroviario.



20) ¿En qué aspectos estaba centrado el Libro Blanco de 1992 "El curso futuro de la política Común de Transportes"?

- a) En la apertura de los mercados de Transportes.
- b) En la concepción de los transportes de manera integrada e intermodal, basada en un principio de «movilidad sostenible».
- c) Respuestas a y b son correctas.
- d) Todas las repuestas anteriores son falsas.

2021 POLÍTICA DE TRANSPORTES



SOLUCIONARIO TEST DE AUTOEVALUACIÓN:

1—A

2—A

3—B

4—C

5—C

6—A

7—B

8—B

9—D

10—B

11—A

12—B

13—B

14—D

15—C

16—D

17—C

18—D

19—A

20—C