

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.7.2008
COM(2008) 433 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO
EUROPEO**

Hacia un transporte más ecológico

{SEC(2008) 2206}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Hacia un transporte más ecológico

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

La **movilidad** es un factor clave para nuestra calidad de vida y un ingrediente vital para la competitividad de la UE. Forma la espina dorsal de la economía, el nudo que enlaza las distintas fases de la cadena de producción, permitiendo que el sector de servicios acceda a sus clientes, además de constituir, por sí misma, una importante fuente de empleo. Por todos esos motivos, resulta esencial para alcanzar los objetivos de la Estrategia comunitaria de Lisboa para el crecimiento y el empleo, máxime si se tiene en cuenta la rápida expansión del sector: entre 1995 y 2005, el transporte de mercancías y el de pasajeros en la UE aumentaron, respectivamente, un 31,3 % y un 17,7 %, tendencia que está previsto se mantenga.

Pero la movilidad también impone **a la sociedad** ciertos **costes** derivados de sus repercusiones: las emisiones originadas por el transporte pueden resultar nocivas para nuestra salud, inciden negativamente en la calidad de nuestro medio ambiente local y contribuyen de forma significativa y creciente al cambio climático. Las emisiones de CO₂ procedentes del sector vial son hoy en día superiores en un 30 % a las de 1990, y el transporte es el único sector de la economía respecto del que se pronostican incrementos de las emisiones. El ruido y la congestión del tráfico imponen molestias cotidianas a muchos ciudadanos, y los accidentes de tráfico se cobran cada año numerosas víctimas.

El establecimiento de una movilidad sostenible, es decir, una movilidad carente de efectos perjudiciales, es desde hace años uno de los objetivos centrales de la política de transporte de la UE. En la revisión del Libro Blanco de 2001 realizada en 2006¹, la Comisión indicaba la necesidad de utilizar, para alcanzar esa meta, una amplia batería de herramientas políticas que podían ir desde los instrumentos económicos y las medidas reguladoras hasta la inversión en infraestructura y nuevas tecnologías.

Una de las cuestiones esenciales es «acertar» con la política de fijación de precios. Los usuarios de los transportes pagan ya precios bastante elevados que a menudo apenas guardan relación con los costes que sus decisiones suponen para la sociedad. Por ese motivo, carecen de incentivos para adoptar comportamientos menos costosos. Al determinar los pagos con arreglo a criterios más inteligentes², los instrumentos económicos (impuestos, tasas o regímenes de comercio de los derechos de emisiones) pueden incentivar a los usuarios a decidirse por vehículos o modos de

¹ COM(2006) 314.

² Por ejemplo, en el caso de la tasa por congestión, integrando en ese canon factores como el lugar y la hora del día.

transporte más limpios (incluidos los desplazamientos a pie o en bicicleta), usar infraestructuras menos congestionadas o viajar en otros momentos. Desde ese punto de vista, constituyen un medio eficaz para conseguir una movilidad sostenible.

Las señales emitidas por los precios serán tanto más eficaces cuanto más realistas sean las alternativas existentes en el mercado, ecológicos y asequibles los vehículos y apropiados los niveles de servicio en otros modos de transporte. Pero a veces no se dispone de esas alternativas, especialmente cuando no se producen las suficientes inversiones en infraestructuras ni en investigación y desarrollo debido a las deficiencias del mercado. Esa situación exige la adopción de medidas complementarias, disposiciones reguladoras incluidas. Tales medidas no deben imponer ni favorecer una solución o un enfoque tecnológico determinado.

La Comisión presenta por lo tanto dos tipos de iniciativas para redoblar sus esfuerzos por conseguir un transporte más ecológico y sostenible. Con el primer tipo de iniciativas, pretende acertar con los precios mediante la internalización de los costes externos del transporte; la estrategia de la Comisión en ese ámbito es actuar de una forma totalmente adaptada a cada repercusión y cada modo de transporte, teniendo en cuenta la actividad ya realizada por la UE en este campo. Por ese motivo, los primeros e importantes pasos de esa estrategia son las normas comunitarias relativas al régimen tributario de la energía y las propuestas de la Comisión para incluir el sector de la aviación en el régimen de comercio de los derechos de emisión. El segundo tipo de iniciativas consiste en una serie de medidas complementarias que comprenden instrumentos reguladores, medidas relativas a la infraestructura y actividades de investigación y desarrollo. También en este campo existen numerosas medidas comunitarias sobre las que pueden basarse las nuevas iniciativas.

La presente Comunicación se abre con un resumen de las medidas comunitarias existentes y propuestas en el ámbito del transporte sostenible. Esas medidas son y seguirán siendo complementarias de las intervenciones de los Estados miembros, elementos vitales para la consecución de la movilidad sostenible. A continuación, describe las dos iniciativas complementarias para la internalización de los costes externos del transporte: una estrategia global y una propuesta de revisión de la Directiva sobre la tarificación del uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Finalmente, describe otra Comunicación afín sobre la reducción del ruido ferroviario y expone las iniciativas complementarias que la Comisión tiene proyectado aprobar en los próximos meses.

Todas esas iniciativas resultan especialmente relevantes en el contexto político actual. Tanto el Parlamento Europeo³ como el Consejo Europeo⁴ han subrayado recientemente la importancia de una política de transporte sostenible, sobre todo como elemento de la lucha contra el cambio climático. Sin duda alguna, el sector del transporte deberá contribuir a alcanzar los ambiciosos objetivos que el Consejo Europeo se fijó en 2007 para al año 2020: reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 % (en un 30 % si se suscribe un acuerdo internacional al

³ Resolución de 11.3.2008 sobre una política europea de transporte que tenga en cuenta las políticas energética y medioambiental europeas — Ponente: Sr. Albertini.

⁴ Consejo Europeo de marzo de 2008.

respecto), aumentar la utilización de las fuentes de energía renovables hasta el 20 % y reducir el consumo de energía también en un 20 %.

2. PARTIR DE LAS BASES EXISTENTES

El inventario adjunto sobre la ecologización del transporte pone de manifiesto que la UE ya ha adoptado muchas medidas en relación con todos los modos de transporte y en numerosos ámbitos de actuación política que van desde la investigación y el desarrollo hasta la política energética, y desde la política de transporte hasta la de medio ambiente. Como en tantos otros casos, su aplicación efectiva es la clave de su éxito. Las medidas se han agrupado en función de la principal repercusión negativa que tratan de combatir: el cambio climático, la contaminación local, la contaminación acústica, la congestión del tráfico y los accidentes. A continuación se presenta un resumen de las iniciativas dirigidas a mitigar cada una de estas repercusiones.

2.1. Cambio climático

El cambio climático es el problema medioambiental prioritario para el que la Comisión ha propuesto recientemente las medidas comunitarias de mayor alcance, cuya aprobación requiere que el Consejo y el Parlamento Europeo lleguen a un acuerdo. Entre esas medidas se encuentran la limitación de las emisiones de CO₂ procedentes de los nuevos automóviles, la inclusión del sector de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión (RCCDE), la diferenciación de los impuestos anuales de circulación y de matriculación de los automóviles en función de sus emisiones de CO₂, y las medidas dirigidas a asegurar que todos los medios de transporte no cubiertos por el RCCDE contribuyan a la consecución de los objetivos nacionales de limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los Estados miembros deberán alcanzar ciertos objetivos de aumento de las energías renovables utilizadas en el transporte por carretera, iniciativa para la que la Comisión propuso un objetivo vinculante del 10 %. La Comisión ha propuesto asimismo que, entre el año en curso y 2010, los proveedores de carburante reduzcan las emisiones de gases de invernadero a lo largo de todo el ciclo de vida del carburante. Por lo que respecta a los carburantes para vehículos de motor, las normas comunitarias fijan niveles impositivos mínimos de los que, no obstante, se hallan exentos la mayor parte de los usos de la aviación y la navegación marítima (aunque los Estados miembros pueden restringir esos supuestos de inaplicación al transporte internacional).

Existen además normas comunitarias especiales aplicables al equipamiento de algunos vehículos de carretera, como las relativas a los sistemas de aire acondicionado. La Comisión está elaborando iniciativas sobre los indicadores del cambio de velocidades y recientemente propuso una norma marco para los sistemas de control de la presión de los neumáticos.

2.2. Contaminación local

La UE ha efectuado considerables avances en la lucha contra la contaminación local, pero aún queda mucho camino por recorrer. En el contexto del mercado único, se han

preparado medidas destinadas a limitar la contaminación atmosférica que varían considerablemente de un medio de transporte a otro, aunque todas ellas se centran en restringir las emisiones de los nuevos vehículos (las normas «EURO»), buques o embarcaciones de recreo. Se han determinado asimismo los niveles máximos de determinados contaminantes en los carburantes, como el azufre en el carburante de uso marítimo y el plomo en la gasolina, y se han fijado normas para reducir las emisiones durante el almacenamiento y la distribución del carburante.

El sector del transporte marítimo y fluvial se halla asimismo sujeto a una serie de normas destinadas a limitar la contaminación del agua. Todos los modos de transporte se hallan cubiertos por la legislación general sobre la eliminación de residuos (lugares y medios para su eliminación), y existen requisitos específicos para determinados tipos de vehículos de carretera y sus componentes (por ejemplo, neumáticos o baterías).

En el ámbito de la contratación pública de vehículos, la Comisión ha propuesto recientemente⁵ que todas las compras públicas de automóviles, camionetas, autobuses y camiones se efectúen con arreglo a un método que tenga en cuenta los costes derivados del consumo de energía y las emisiones de agentes contaminantes y CO₂ durante el periodo de vida útil de los vehículos. La mayor parte de los nuevos proyectos de infraestructuras de transporte se hallan también sujetos a normas sobre evaluación del impacto ambiental y algunos de ellos a las disposiciones de protección de la naturaleza.

2.3. Contaminación acústica

Las medidas comunitarias destinadas a limitar la contaminación acústica se han centrado en la creación de un marco general para evaluar los niveles de ruido y limitar las emisiones de ruido procedentes de todos los modos de transporte nuevos, motorizados y terrestres en el mercado único⁶. Existen límites aplicables a las aeronaves, y determinados aeropuertos de la UE pueden imponer restricciones más severas. Los aeropuertos, las grandes ciudades (incluidos sus puertos) y las vías férreas y carreteras de densa circulación también deben ser objeto de estudios sobre contaminación acústica y, cuando así proceda, de medidas para reducirla. En 2009 entrarán además en vigor los límites del ruido producido por los neumáticos de repuesto.

2.4. Congestión

Las medidas comunitarias han ayudado a financiar el aumento y la diversificación de las capacidades de infraestructura, y la política comunitaria ha tratado de despejar los modos de transporte más congestionados, desarrollando en paralelo estructuras de tarificación comunes. Existen ya medidas en virtud de las cuales los vehículos pesados de transporte de mercancías pagan por el uso de la infraestructura, así como requisitos específicos correspondientes a la infraestructura ferroviaria. Además, la Comisión ha presentado recientemente una propuesta sobre tarifas aeroportuarias. Los ferrocarriles, las vías navegables interiores y el transporte marítimo son los

⁵ COM(2007) 817.

⁶ Lo que incluye, por ejemplo, las especificaciones técnicas para la interoperabilidad en el sector ferroviario.

principales destinatarios de los fondos para infraestructuras con arreglo a las Redes Transeuropeas y al programa Marco Polo, con el especial propósito de fomentar la reducción del transporte por carretera en favor de otros medios de transporte. Se han adoptado medidas dirigidas a aumentar la eficiencia de la infraestructura de los sectores aéreo y ferroviario, y se está trabajando en las mejoras tecnológicas del sector vial. Todos los sectores saldrán beneficiados de las posibilidades que el programa Galileo ofrecerá para la gestión de la flota, la optimización de las rutas de transporte para evitar la congestión y la prevención de los accidentes.

2.5. Accidentes

La seguridad ha sido una de las piezas clave de la política de transporte de la UE desde sus albores. Existen numerosos y diversos requisitos comunitarios de seguridad para los nuevos vehículos de carretera, así como condiciones para la obtención de los permisos de conducir, limitaciones de la velocidad de los autobuses y los autocares e inspecciones técnicas destinadas a asegurar la idoneidad de los vehículos y de la propia infraestructura. Se dispone además de una variedad de medidas de seguridad en los sectores del ferrocarril y de las vías navegables interiores, relativas tanto al material rodante como a los buques, mientras que en el sector ferroviario se están estudiando medidas relativas a la infraestructura y a las organizaciones. En el sector marítimo hay numerosas medidas –reforzadas mediante inspecciones– destinadas a aumentar la seguridad, prevenir los accidentes que afectan a los barcos, los pasajeros y la tripulación y reducir las consecuencias medioambientales de esos accidentes. Entre las medidas de seguridad del sector de la aviación se incluyen el diseño y el mantenimiento de las aeronaves, su utilización y las licencias de su personal. Los sectores aéreo, ferroviario y marítimo están sujetos a normas sobre investigación y declaración de accidentes.

3. ACERTAR CON LA POLÍTICA DE PRECIOS

La capitalización de los instrumentos políticos existentes es un factor crucial para conseguir un sector del transporte más sostenible y para luchar contra sus cinco repercusiones negativas. Como ya se ha apuntado, la implantación de una política de precios acertada es un importante medio para conseguir esos objetivos, además de un elemento clave del enfoque adoptado por la Comisión. Ésta ha decidido por lo tanto presentar, junto a la presente Comunicación, sendas iniciativas con ese fin: otra Comunicación sobre la internalización de los costes externos del transporte y una propuesta de revisión de la Directiva sobre la tarificación del uso de las infraestructuras por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías.

3.1. Internalización de los costes externos del transporte

La presente Comunicación y sus anexos constan de dos elementos: el primero es una estructura común para el cálculo de los costes externos del transporte, basado en los resultados de la actividad financiada por la Comisión y consistente en el estudio de las mejores prácticas, la sugerencia de una metodología adecuada y la publicación de una guía con valores de referencia que pueden emplearse para los costes externos. La presente Comunicación indica cómo utilizar esos valores en relación con los costes externos.

El segundo elemento de la Comunicación es una estrategia para la internalización de los costes externos en todos los modos de transporte, cumpliendo de ese modo los requisitos de la Directiva sobre aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías⁷. La estrategia tiene en cuenta el hecho de que, en el caso de algunas de las repercusiones, como el ruido y la congestión, los costes que los usuarios de los transportes imponen a la sociedad varían en el espacio y en el tiempo y dependen del modo de transporte, fenómeno que no sucede con otras repercusiones como la emisión de gases de efecto invernadero. Ello ha exigido una modulación de la estrategia tanto en función de los distintos modos de transporte como de sus distintas repercusiones.

A lo largo de los años, la Comisión ha subrayado reiteradamente la importancia de utilizar instrumentos económicos para alcanzar sus objetivos políticos. Con esa perspectiva, las medidas de internalización de los costes externos del transporte fueron un componente esencial del Libro Blanco sobre Transporte de 2001 y de su revisión intermedia de 2006. De hecho, la UE ya ha empezado a internalizar esos costes externos a través de las mencionadas disposiciones sobre cobro de impuestos por el carburante y de las propuestas de la Comisión dirigidas a incluir el sector de la aviación en el RCCDE y a incorporar un factor relativo al CO₂ en los impuestos de matriculación y en los impuestos anuales de circulación de automóviles. La presente estrategia parte de esas iniciativas y las amplía.

Con vistas a una internalización más eficiente y eficaz, la estrategia lanza una actuación inmediata en el sector vial mediante la propuesta de tarificación del uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías (véase la sección 3.2). Debido al principio de subsidiariedad, el transporte privado no está incluido en esa iniciativa, pero la Comisión anima encarecidamente a los Estados miembros a que pongan en marcha un sistema de tarifas aplicable a todos los tipos de transporte por carretera y no sólo a los vehículos pesados de transporte de mercancías, iniciativa que supondría un incentivo para que todos los usuarios de las carreteras modificasen sus hábitos, con las consiguientes repercusiones positivas.

La propuesta de internalización para los vehículos pesados de transporte de mercancías también tendrá repercusiones positivas en el sector ferroviario, ya que le brindará nuevas posibilidades de internalización, siempre y cuando otros modos hagan lo propio.

La estrategia también fija las etapas subsiguientes para otros modos de transporte. En el caso de las vías navegables interiores, anuncia la internalización de todos los costes externos del sector y, en el de la navegación marítima, sector cuyo proceso de internalización está aún por comenzar, compromete a la Comisión a actuar en 2009 si la Organización Marítima Internacional (OMI) no ha aprobado para esa fecha medidas concretas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, objetivo que la UE está procurando alcanzar. Entre las intervenciones de la Comisión puede incluirse la integración del sector en el RCCDE. En el sector del transporte

⁷

Directiva 2006/38/CE por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

marítimo, la estrategia se desarrollará con arreglo a la nueva política marítima integrada europea⁸.

Además, la estrategia anuncia la presentación, a lo largo de 2008, de una medida transversal de internalización: la revisión de la Directiva sobre imposición de los productos energéticos para asegurar que ese acto se ajusta mejor al RCCDE y a los objetivos de la UE en materia de cambio climático, energía y calidad del aire.

La estrategia se evaluará en 2013.

3.2. Tarificación del transporte por carretera

El transporte por carretera genera la mayor parte de los costes externos del transporte, por lo que es especialmente urgente acertar con la fijación de precios en ese sector. La revisión de la Directiva sobre la imposición de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías, que fomentará la aplicación de sistemas de cobro diferenciado por parte de los Estados miembros, aumentará la eficacia del transporte de mercancías por carretera y reducirá su impacto ambiental, resultado especialmente importante habida cuenta de la considerable contribución de este sector a la congestión del tráfico y a las emisiones.

Actualmente, la Directiva impide de hecho a los Estados miembros que utilicen con la mayor eficacia posible sus sistemas de peaje u otros sistemas que están desarrollando. Las tasas no pueden calcularse ni modularse en función de los costes externos, lo que significa que los Estados miembros no pueden implantar incentivos suficientes para que los transportistas modernicen su flota con vehículos más limpios ni adaptar su planificación de rutas ni su logística para hacerlas más sostenibles.

Si llega a adoptarse, la presente propuesta modificará esa situación al otorgar a los Estados miembros un marco dentro del que podrán modular con mayor precisión las tarifas⁹ en función de la contaminación local (atmosférica y acústica)¹⁰ y de la congestión provocadas por cada vehículo en el momento de su utilización. La disminución de la congestión contribuirá significativamente a la reducción de las emisiones de CO₂.

Para asegurar que las tarifas de peaje son proporcionales tanto a los daños realmente ocasionados en el medio ambiente como a la congestión producida, y que el mercado interior sigue funcionando correctamente, la Comisión propone la utilización de un método común y transparente de cálculo de los costes externos. La Directiva recomendará encarecidamente que todo ingreso obtenido del nuevo sistema se reserve a medidas de mitigación de las consecuencias medioambientales del

⁸ COM(2007) 575. Esta política incluye diversas propuestas para mejorar la sostenibilidad del transporte marítimo (es decir, para hacerlo más ecológico). Para una información más detallada, véase la sección 4 del documento SEC(2008) 2206 (Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: inventario de medidas para un transporte más ecológico).

⁹ La Directiva existente permite una diferenciación limitada de las tarifas de los peajes, siempre y cuando sólo se recuperen los costes de las infraestructuras y se cumpla una serie de condiciones, entre las que figura la de no generar ingresos suplementarios.

¹⁰ Los costes del CO₂ se recuperarán mediante los impuestos del carburante, según lo contemplado en la revisión prevista de la Directiva sobre imposición de la energía.

transporte y la congestión¹¹ y que, transcurrido un periodo transitorio, las tarifas se cobren mediante sistemas electrónicos.

4. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Como ya se ha indicado, la lucha contra los efectos negativos del transporte exige, junto a las medidas de fijación adecuada de los precios, una serie de intervenciones complementarias, máxime si se tiene en cuenta que (como subraya el apartado sobre estrategia de la Comunicación sobre internalización) no es seguro que los nuevos precios de algunos productos y servicios como el transporte generen cambios del comportamiento, dado el carácter inelástico de la demanda. La Comisión presenta por lo tanto, en paralelo a la presente Comunicación, otra Comunicación sobre la reducción del ruido producido por los vagones de ferrocarril existentes; además, en los próximos dieciocho meses, se propone adoptar medidas adicionales para los distintos modos de transporte y sus distintas repercusiones, según se expone a continuación.

4.1. Reducción del ruido ferroviario

Según las estimaciones actuales, un 10 % de la población de la UE se halla expuesta a elevados niveles de ruido ferroviario, lo que constituye uno de los principales factores que limitan la expansión del sector. La reducción de ese ruido no sólo será positiva *per se*, sino que hará más aceptable a ojos de los ciudadanos el desarrollo de la infraestructura y el transporte ferroviarios. El hecho de que, como consecuencia de esa medida, la infraestructura ferroviaria pueda ser objeto de una expansión más fácil y de una utilización más flexible contribuirá a transferir pasajeros y mercancías del transporte por carretera al transporte por ferrocarril, reduciendo el impacto general en la sociedad del transporte ferroviario.

Habida cuenta de que existen ya disposiciones comunitarias que limitan las emisiones acústicas del material rodante nuevo, la presente Comunicación se centra en los vagones existentes y fija medidas para equipar la mayor parte de ese material con frenos de bajo ruido. La estrategia combina límites de emisión de ruido, compromisos voluntarios y disposiciones legislativas que establecen incentivos financieros.

La Comisión propondrá esta legislación en 2008 para asegurarse de que la adaptación de las normas vigentes sobre tarificación del acceso a las vías conduce a la armonización de los regímenes de tarificación en toda Europa. Los vagones más silenciosos pagarán menos que los más ruidosos; los ingresos obtenidos servirán para amortizar las inversiones necesarias. Las operaciones de equipamiento con frenos de bajo ruido deberán haber concluido en 2015. Después de la modernización, los vagones ruidosos restantes darán lugar al pago de tasas más elevadas, y los Estados miembros que así lo deseen podrán establecer topes de emisiones acústicas para limitar el nivel de ruido total en tramos concretos de las vías y, de ese modo, incentivar el uso de vagones menos ruidosos.

¹¹ Por ejemplo, la infraestructura alternativa, la gestión del tráfico y la investigación.

A fin de acelerar la aplicación de estas normas, la Comisión fomentará la adquisición de compromisos voluntarios para repercutir las señales de los precios a los propietarios de los vagones antes de los plazos legales.

4.2. Medidas por adoptar en los próximos dieciocho meses

4.2.1. Cambio climático

Habida cuenta de que el cambio climático es, probablemente, el desafío número uno tanto para la UE como para el sector del transporte, la Comisión propondrá medidas de mayor alcance que las ya mencionadas de internalización de los costes externos. Para el sector de la aviación, propondrá legislación sobre las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), mientras que, para el sector del transporte por carretera, propondrá a finales de 2008 la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de las camionetas nuevas, un sistema de etiquetado de los neumáticos y una revisión de la Directiva vigente sobre etiquetado de los automóviles.

4.2.2. Contaminación local

Existen ya numerosas medidas comunitarias de lucha contra la contaminación local y regional, por lo que las nuevas iniciativas se centran en reforzarlas y complementarlas.

Habida cuenta de la contribución de los compuestos orgánicos volátiles a la contaminación atmosférica urbana, es importante limitar su emisión durante el repostado de los turismos en las gasolineras, objeto con el que la Comisión propondrá disposiciones legislativas. La mencionada propuesta de limitación de las emisiones de NOx procedentes del sector de la aviación también debería contribuir a reducir la contaminación atmosférica local.

Se considera que una forma rentable de reducir las emisiones contaminantes sería disminuir el contenido de azufre de los carburantes líquidos. Con ese fin, la Comisión presentará en 2009 una propuesta que tendrá en cuenta los recientes avances de la OMI en ese campo y que incluirá los carburantes para transporte marítimo.

4.2.3. Ruido

Habida cuenta de las crecientes perturbaciones causadas por el ruido, sus repercusiones en la salud¹², y sus efectos limitadores de la mejora de la infraestructura de transporte, la Comisión considera sumamente importante mantener sus esfuerzos de reducción de las emisiones acústicas procedentes del transporte. Es posible que, junto a la propuesta legislativa sobre el ruido ferroviario (véase la sección 4.1), la Comisión adopte nuevas medidas para limitar los niveles de ruido de los aeropuertos de la UE, procediendo para ello a la revisión de la Directiva sobre emisiones sonoras de las aeronaves. En 2009, la Comisión propondrá también una revisión de la Directiva sobre ruido ambiental.

¹² En relación con el ruido de los aeropuertos, véase por ejemplo el documento COM(2008) 66.

4.2.4. *Congestión*

Con unos costes anuales aproximados del 1,1 % del PIB de la EU, la congestión de las carreteras es para la Comisión un asunto prioritario. La internalización de los costes externos mediante sistemas inteligentes de tarificación del uso de las carreteras es un mecanismo clave para abordar el problema, y el principal instrumento de la UE en el sector vial será la propuesta de revisión de la Directiva sobre la tarificación del uso de la infraestructura por los vehículos pesados de transporte de mercancías. Esa propuesta irá acompañada de la liberación de fondos del programa de sistemas de telepeaje de la red transeuropea de transporte cuando al menos dos Estados miembros hayan implantado de manera conjunta sistemas de ese tipo. La Comisión aclarará asimismo en qué medida y condiciones podrán incluirse los equipos de telepeaje interoperables instalados a bordo de los vehículos.

En el sector de la aviación, el reciente paquete de medidas del Cielo Único pretende multiplicar por tres la capacidad del espacio aéreo europeo y, al mismo tiempo, reducir las emisiones atmosféricas por vuelo hasta en un 10 %.

4.2.5. *Medidas transversales*

La Comisión propondrá asimismo medidas cuyos efectos servirán para contrarrestar algunas de las repercusiones negativas, especialmente en los sectores del ferrocarril y las vías navegables interiores, que representan una alternativa al transporte por carretera. En el primer caso, la Comisión adoptará una propuesta legislativa sobre el transporte de mercancías por ferrocarril y otra de revisión de la Directiva sobre la tarificación del uso de la infraestructura ferroviaria (que incorporará los cambios mencionados en la sección 4.1).

El plan de actuación sobre movilidad urbana tendrá en cuenta las cinco repercusiones negativas mencionadas y propondrá medidas de claro valor añadido comunitario sin quebrantar el principio de subsidiariedad. Establecerá una distinción entre las medidas que pueden adoptarse a corto plazo y las actuaciones viables de medio a largo plazo.

El Libro Verde sobre las redes transeuropeas de transporte analizará la política existente, extraerá las enseñanzas oportunas y estudiará las mejores vías para dar continuidad a esa política en los años venideros. Como parte de esa reflexión, se reforzará la dimensión relativa al desarrollo sostenible de las redes y se tratará de discernir su forma de contribución más eficaz a la lucha contra el cambio climático.

El plan de implantación de sistemas de transporte por carretera inteligentes, acción que irá acompañada de una propuesta legislativa, fijará un enfoque común para conseguir la comercialización y la utilización de las tecnologías existentes. Contribuirá a determinar un conjunto de aplicaciones esenciales de STI europeas, exponer los argumentos comerciales en su favor, organizar las actividades necesarias de investigación y validación y gestionar su aplicación en toda Europa por los operadores de la red viaria, el sector industrial, los proveedores de servicios y los usuarios de las carreteras. Estas tecnologías contribuirán a reducir la congestión además de aumentar la seguridad y la eficiencia energética al permitir a los transportistas y a los viajeros planificar sus rutas para evitar los atascos, y al permitir a las autoridades competentes desviar el tráfico de las zonas donde pueda agravar

considerablemente la contaminación atmosférica local. Además, la utilización más eficiente de la nueva infraestructura entrañará una menor necesidad de nuevas infraestructuras y permitirá evitar la fragmentación de los hábitats y el sellado del suelo. También formará parte de este plan la utilización de las futuras aplicaciones de Galileo.

5. CONCLUSIÓN

La movilidad sostenible exige esfuerzos por parte de todos los interesados y no sólo de la Comisión. Si bien las tres nuevas iniciativas que acompañan a la presente Comunicación (las Comunicaciones sobre la internalización de los costes externos del transporte y la reducción del ruido ferroviario, así como la propuesta de Directiva sobre la tarificación del uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías) y las demás medidas que forman parte de ella representan una nueva contribución de la Comisión a la solución de las actuales dificultades, la acción concertada de todos los interesados es imprescindible para incrementar su eficacia.

Las tres nuevas medidas que acompañan a la presente Comunicación parten del amplio *corpus* de iniciativas existentes que se recogen en el inventario adjunto, con el fin de obtener progresos de corto a medio plazo. No obstante, la Comisión también se fija horizontes más lejanos: en 2009, presentará un informe sobre las hipótesis de trabajo a largo plazo para el desarrollo de la política de transporte en los próximos 20 a 40 años, e iniciará la reflexión interna sobre la continuidad del actual Libro Blanco sobre transporte, vigente hasta el final de 2010. Está claro que la concepción de toda política futura deberá conllevar un minucioso seguimiento de toda una serie de cuestiones, incluidos el cumplimiento de los compromisos posteriores a 2012 en virtud del Protocolo de Kioto y la explotación de las numerosas posibilidades ofrecidas por el programa Galileo.

La Comisión solicita al Parlamento Europeo y al Consejo que suscriban el planteamiento expuesto en la presente Comunicación.