

La política europea de transportes

Carmen Herrero Suárez
UVA

Importancia del transporte

- ▶ **Perspectiva económica**
 - inversiones
 - impacto comercial
 - empleo

- ▶ **Perspectiva jurídica**
 - Maremagnum normativo aspectos públicos y privados
 - Necesidad de uniformidad

La regulación del transporte en los Tratados de la Unión Europea

- ▶ **Tratado CEE:** política o acción común (art.3 TCE) + conjunto de normas (arts. 74 y ss. Actuales arts.90 y ss. TFUE).
 - Razones del fracaso inicial de la política de transportes
 - Interpretación progresiva objetivo liberalizador: mercado único de transportes.
- ▶ **Acta Única Europea 1986:** voto por mayoría cualificada en materia de transporte marítimo y aéreo.
- ▶ **Tratado de Maastricht 1992**
 - Añaden nuevos objetivos como la protección del medio ambiente y la mejora de la seguridad.
 - Se crean las Redes Transeuropeas

▶ Tratado de Ámsterdam 1997

- Más medidas de protección medioambiental
- Competencias de codecisión Parlamento Europeo

▶ Tratado de Lisboa 2010: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

- Reconoce la competencia compartida de la UE en materia de transporte (Tit. VI), Redes Transeuropeas (Tit. XVI) y energía (Tit. XXI).
- Estructura orgánica:
 - Comisión Europea: Dirección General MOVE (movilidad y transporte).
 - Parlamento: Comisión TRAN

Fases en la política de transporte

Situación de partida

▶ Panorámica.

◦ Redacción TCE

- El ámbito esencial de la actuación comunitaria venía conformado por el transporte por carretera, fluvial y por ferrocarril.
- Intervencionismo estatal con un marcado carácter proteccionista de los operadores nacionales. Dificultades para aplicar el principio de libre prestación de servicios (STJUE 1986). **INAPLICABILIDAD DIRECTA**
- Fuertes divergencias entre los Estados miembros
 - Estructuras de transporte nacionales
 - Visiones más conservadoras frente a posiciones más liberales

Fases en la política de transporte

Principales medios de transporte

◦ FERROCARRIL

- Monopolios nacionales: fragmentación del sistema ferroviario (distintas normas técnicas, anchos de vía, señalización, etc.) → obstaculización operaciones transfronterizas y a la producción de trenes europeos.
- Poca capacidad competencia (mercado único europeo libre circulación mercancías)
- Soluciones europeas:
 - Liberalización mercados (paquetes ferroviarios): separación infraestructuras y actividades de transporte
 - Defensa como un medio más respetuoso con el medio ambiente
 - Seguridad
 - Persisten problemas interoperabilidad de las redes, precio, puntualidad y fiabilidad.

◦ AÉREO

- Mercado fuertemente intervenido. Control estatal del transporte aéreo con operadores nacionales o compañías de bandera. Regulación tratados bilaterales
- Soluciones europeas:
 - Liberalización mercados: compañías aéreas europeas en régimen de competencia → congestión tráfico aéreo. (28 ESPACIOS AÉREOS NACIONALES)
 - CRISIS COVID: crisis económica muchas compañías aéreas: nacionalizar
 - Proyecto Cielo Único Europeo: racionalizar la gestión del tráfico aéreo mediante la administración colectiva del espacio aéreo. Sustituir los 28 espacios aéreos nacionales por uno solo.
 - Medidas garantizar la seguridad frente a ataques terroristas

Fases en la política de transporte

Principales medios de transporte

◦ CARRETERA

- Principal medio para transportar pasajeros y mercancías en Europa
- Liberalización total del transporte de mercancías. Cabotaje: transportistas pueden ofrecer sus servicios en transportes nacionales de otros Estados miembros.
- Liberalización transporte de pasajeros. En la actualidad, los transportistas comerciales de la UE pueden transportar pasajeros en autobús y en autocar en toda la red de carreteras de la UE si poseen una licencia europea expedida por el país donde tienen su sede.
- Regulación gravámenes y peajes: La euroviñeta. Principios “quien contamina paga”, “el usuario paga”.
- Armonización aspectos técnicos y administrativos (normas sobre dimensiones y pesos, formatos de permisos de conducción, horas de trabajo y descanso, etc.)

◦ MARÍTIMO

- Enorme importancia comercio exterior (90%) e interior (40%)
- Ausencia política europea transporte marítimo hasta finales de los 80. Liberalización progresiva sector y permisividad cabotaje
- Necesidad de medidas prevención accidentes (daños humanos y medioambientales (accidentes producidos durante la década de los noventa)
- Normas seguridad (piratería): normas de actuación en los buques e instalaciones portuarias.

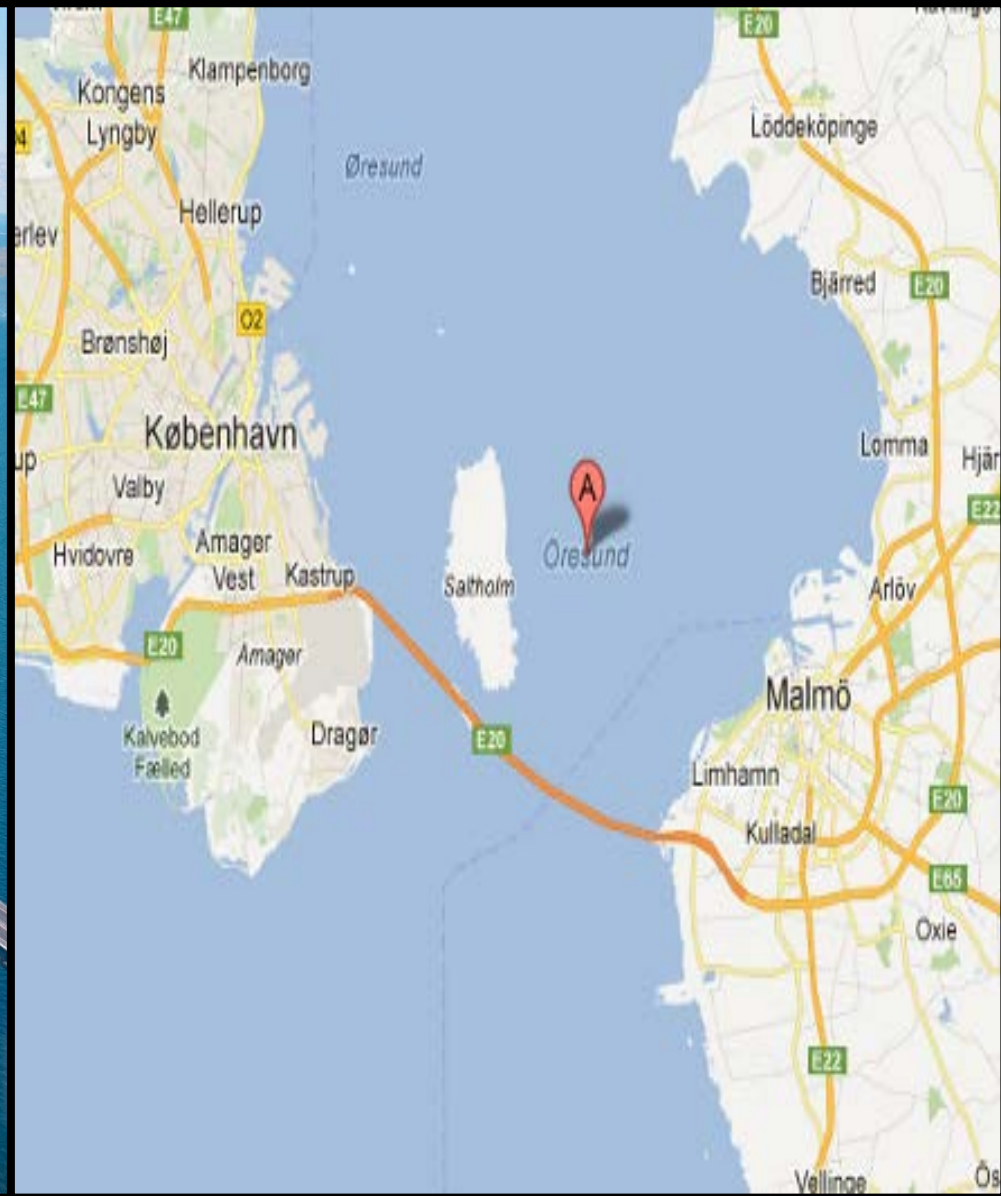
Fases en la PET

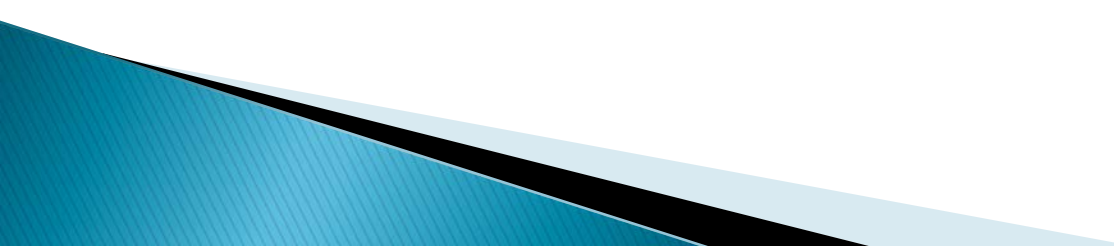
- ▶ Primera fase (1957–1973): *Tentativa de instaurar un mercado común para el transporte terrestre.*
- ▶ Segunda fase (1974–1983): *Desarrollo de una política común para todas las modalidades de transporte.*
- ▶ Tercera fase (1984–1992): *Intento de creación de un mercado único del transporte e inicio del proceso de liberalización.*
- ▶ Cuarta fase (1993–2000): *Primer Libro Blanco de la Comisión*
 - Se profundiza el proceso de liberalización y se reconocen nuevos objetivos
 - Paquetes ferroviarios
 - Leyes sobre cabotaje marítimo y por carretera

Quinta fase (2001 – actualidad): la década prodigiosa

- ▶ Libro Blanco 2001: “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”
 - Reconocimiento éxito apertura de los mercados... PERO éste no ha sido armonioso y se identifican problemas:
 - Crecimiento desigual de los distintos modos de transporte
 - Congestión en ejes viales y ferroviarios importantes, dentro de las ciudades y en los aeropuertos.
 - El crecimiento de la demanda de transportes en la UE ampliada
 - La necesidad de integrar los transportes en el desarrollo sostenible
 - La necesidad de una estrategia global que rebase la PCT.
 - Soluciones:
 - Revitalizar el ferrocarril
 - Reforzar la calidad del transporte por carretera
 - Fomentar el transporte marítimo y fluvial
 - Consolidar el cielo único europeo en el transporte aéreo
 - Materializar la intermodalidad
 - Revitalizar la RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES

Puente de Oresund





TEN-T CORE NETWORK INCLUDING CORE NETWORK CORRIDORS



- ▶ La revisión intermedia del Libro Blanco en 2006
 - Reacción frente a los problemas derivados del crecimiento del transporte como consecuencia del éxito del proceso liberalizador
 - Diferencias entre el Este y el Oeste Europeo
 - Efectos negativos congestión y medioambientales (gases de efecto invernadero).

Libro Blanco 2011: *“Hoja de ruta hacia un Espacio Único Europeo de Transportes: por una política de transportes combinada y sostenible”*

- ▶ Objetivo: creación de un EUET: eliminación de todas las barreras existentes entre modos y sistemas de transporte nacionales, facilitando el surgimiento de operadores multinacionales y multimodales.
- ▶ Retos:
 - Severa recesión económica
 - Repercusión del transporte en el cambio climático
 - Fuerte dependencia energética UE (petróleo)
- ▶ Iniciativas
 - Innovación (programa GALILEO, programa MARCO POLO)
 - Infraestructuras modernas
 - Tarificación. Euroviñeta. “Quien contamina paga”
 - Seguridad en el transporte: objetivo “cero muertes”
 - Protección de los derechos usuarios transporte



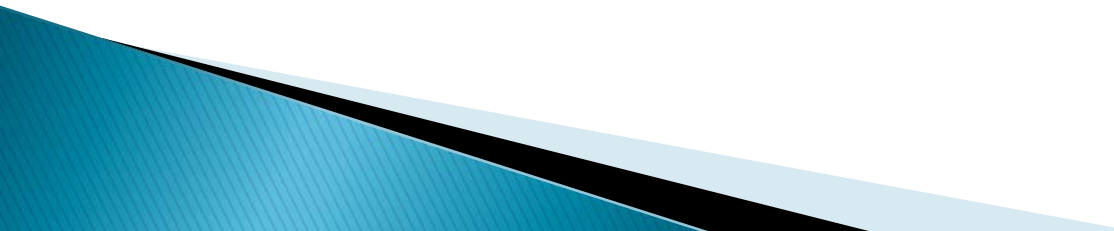
Derechos de los pasajeros

- ▶ La UE ha previsto una regulación reglamentaria de los derechos mínimos de los pasajeros del transporte aéreo en caso de retraso, acomodación en una clase inferior a la contratada, cancelación del vuelo y denegación de embarque
- ▶ *Reglamento 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque, cancelación o gran retraso en los vuelos*

Ámbito de aplicación

- ▶ Frente a las compañías aéreas que operan el vuelo o son las encargadas de operar el vuelo
- ▶ Tanto en el caso de vuelos regulares como no regulares, incluidos los que forman parte de viajes combinados
- ▶ Se aplica a:
 - Todos los vuelos que salgan de aeropuertos de la UE, de Islandia, Noruega o Suiza (compañías comunitarias o no comunitarias).
 - Todos los vuelos operados por compañías comunitarias aunque partan de aeropuertos no comunitarios. Salen de un tercer país y se dirigen a un aeropuerto situado en un Estado miembro.
 - No se aplica a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público

Denegación de embarque

- ▶ Negativa a transportar al pasajero en un vuelo pese a haberse presentado al embarque cumpliendo las condiciones de transporte, salvo motivos de seguridad, salud, presentación de documentos de viaje inadecuados.
 - ▶ Ejemplo denegación de embarque por OVERBOOKING.
 - ▶ Preguntar por voluntarios y acordar con ellos las contraprestaciones.
- 

▶ **Derecho a la información**

- Entrega por la compañía aérea de un impreso con las condiciones de asistencia y compensación

▶ **Derecho a asistencia**

- Comida y bebida, comunicaciones, hospedaje y transporte

▶ **Derecho al reembolso o transporte alternativo**

- El reembolso del billete dentro de los siete días siguientes
- El transporte hasta el destino final lo más rápidamente posible y en condiciones de transporte comparables.
- El transporte hasta destino final en una fecha que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles.

▶ **Derecho a ser compensado**

- Entre 250 y 600 euros, dependiendo de la distancia del vuelo, aunque estas cantidades se pueden reducir si la compañía ofrece transporte alternativo y cumple el retraso en la llegada a destino.

Distancia del vuelo	Compensación	Reducción 50% si el retraso en la llegada es menor de:
Hasta 1500 KM	250€	2 horas
Todo vuelo intra-comunitario de 1500km y todo vuelo entre 1500 y 3500 km	400€	3 horas
Más de 3500 km	600€	4 horas

Cancelación de un vuelo

- ▶ Es la no realización del vuelo programado para el cual habíamos comprado billete.
- ▶ Derechos
 - Información, asistencia, y reembolso o transporte alternativo en los mismos términos que la denegación de embarque
 - Derecho a ser compensado a menos que:
 - Informado con anterioridad de la cancelación (14 días)
 - La cancelación se deba a circunstancias extraordinarias como causas de inestabilidad política, condiciones meteorológicas, riesgos para la seguridad y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de realizar el vuelo.

Grandes retrasos en salidas

- ▶ Es el retraso del vuelo en el aeropuerto de origen en relación a la hora inicialmente programada en la reserva.
- ▶ Derechos:
 - **Derecho a la información** (mismos términos)
 - **Derecho a la asistencia** en función de la distancia del vuelo y del retraso sufrido (Tabla 2)
 - **Derecho al reembolso**, cuando el retraso sea de cinco horas o más y el pasajero decida no viajar, tendrá el derecho al reembolso en siete días del coste íntegro del billete al precio al que se compró, correspondiente a la parte no efectuada y a la parte del viaje efectuada si el vuelo ya no tiene razón de ser. Cuando proceda además, un vuelo de vuelta al primer punto de partida lo más rápidamente posible.

Distancia del vuelo	Derecho a asistencia si el retraso en la salida es mayor de
Hasta 1500 km	2 horas
Todo vuelo intra-comunitario de 1500km y todo vuelo entre 1500 y 3500 km	3 horas
Más de 3500 km	4 horas

Retrasos en Llegadas

- ▶ Cuando se llegue al destino final tres o más horas después de la hora de llegada inicialmente prevista por la compañía aérea, el pasajero puede tener derecho a una compensación idéntica a la que le correspondería en caso de cancelación de vuelo, salvo que la línea aérea pueda demostrar que el retraso ha sido provocado por una circunstancia extraordinaria.

Cambios de clase

- ▶ Cuando la compañía aérea acomoda al pasajero en una clase inferior de aquella por la que pagó está obligado a reembolsar un porcentaje del precio del billete adquirido por el pasajero.

Distancia del vuelo en km	Intracomunitario	Extracomunitario
0-1500 km	30%	30%
1500-3500 km	50%	50%
Más de 3500km	50%	75%

- ▶ Servicio de atención al usuario de la AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA).
- ▶ Reclamación:
 - Compañía aérea
 - AESA (sin coste): informe + sanciones (las fija cada Estado miembro. La única previsión es que sean eficaces, proporcionadas y disuasorias)
 - Vía judicial. Las compensaciones automáticas no impiden que el pasajero reclame una indemnización superior por los daños y perjuicios ocasionados ante los tribunales ordinarios