

**Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios»**

(COM(2002) 7 final — 2002/0013 (COD))

(2002/C 125/15)

El 30 enero de 2002, de conformidad con apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

El 19 de febrero de 2002, la Mesa del Comité encargó a la Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información la preparación de los trabajos en este asunto.

En su 389º Pleno (sesión del 21 de marzo de 2002), y en vista de la urgencia del asunto, el Comité Económico y Social ha designado al Sr. Tosh ponente general y ha aprobado por unanimidad el presente Dictamen.

## 1. Antecedentes

1.1. El artículo 10 (3) del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo <sup>(1)</sup> establece que las franjas concedidas a una compañía aérea no autorizarán a esa compañía aérea a reclamar la misma serie de franjas en el siguiente período equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar que las ha utilizado, tal como autorizó el coordinador, al menos en un 80 % durante el período para el que se concedieron. Si no se pudiere demostrar un 80 % de utilización de la serie de franjas horarias, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no han sido utilizadas por alguno de los motivos establecidos en el artículo 10 (5) (regla de «usar o perder»).

1.2. Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 y los acontecimientos políticos posteriores a los atentados (crisis de Afganistán) repercutieron seriamente en las operaciones de transporte aéreo de compañías aéreas y provocaron un descenso significativo de la demanda durante el resto del verano de 2001 y el periodo de programación del invierno 2001/2002.

1.3. Con el fin de garantizar que la no utilización de las franjas horarias asignadas para tales periodos de programación no cause a los operadores la pérdida de sus derechos adquiridos sobre dichas franjas horarias, parece necesario que se establezca claramente y sin ambigüedad que dichos periodos de programación se vieron afectados adversamente por los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.

1.4. Por consiguiente, se propone introducir un nuevo artículo 10 bis en el Reglamento en virtud del cual los coordinadores estarán obligados a aceptar la asignación de las franjas horarias para ambos periodos de programación (verano 2001 e invierno 2001/2002) de acuerdo con los derechos adquiridos.

1.5. Con esta medida se evitará la falta de uniformidad en la aplicación de las disposiciones del Reglamento en la Unión Europea y la interpretación dispar de la crisis actual por parte de los Estados miembros.

1.6. Por último, la actual propuesta para modificar el Reglamento no afecta a la propuesta de la Comisión adoptada el 20 de junio de 2001 para modificar el Reglamento <sup>(2)</sup> actualmente aplicable, puesto que esta última propuesta es de más amplio alcance.

## 2. Observaciones generales y conclusiones

2.1. El CES está de acuerdo con la propuesta de la Comisión, puesto que toma en consideración circunstancias excepcionales y aporta seguridad jurídica a los coordinadores.

2.2. De hecho, los coordinadores afrontaban un problema jurídico a no ser que se estableciese claramente y sin ambigüedades la regla de «usar o perder».

2.3. Al mismo tiempo, la propuesta permite que las compañías aéreas planifiquen con cierta seguridad.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1) — Dictamen del CES: DO C 339 de 31.12.1991, p. 41.

<sup>(2)</sup> COM(2001) 335 final de 20.6.2001, 2001/0140 (COD), Dictamen del CES en proceso de elaboración.

2.4. Por último, el CES destaca que la actual propuesta no afecta a la propuesta de la Comisión adoptada el 20 de junio de 2001. Esta última propuesta es de más amplio alcance, aspira a asegurar que la capacidad escasa de franjas horarias en

aeropuertos congestionados se gestione y se utilice eficazmente, pero sin modificar fundamentalmente el sistema actual de asignación de franjas basado en los denominados «derechos históricos» o «derechos adquiridos».

Bruselas, 21 de marzo de 2002.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social*  
Göke FRERICHS

**Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte»**

(COM(2001) 544 final — 2001/0229 (COD))

(2002/C 125/16)

El 14 de noviembre de 2001, de conformidad con el artículo 156 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 26 de febrero de 2002 (ponente: Sr. Kleemann).

En su 389º Pleno de los días 20 y 21 de marzo de 2002 (sesión del 21 de marzo), el Comité Económico y Social ha aprobado por 54 votos a favor y 5 abstenciones el presente Dictamen.

## 1. Introducción

1.1. En su propuesta, la Comisión prevé reducir y revisar las prioridades de la red transeuropea para optimizar la capacidad de la red mediante la concentración de las inversiones en los sectores que padecen puntos de estrangulamiento. Ya se han terminado tres proyectos y se ha confirmado la importancia de algunos proyectos ferroviarios y transalpinos. Están previstos seis nuevos proyectos y tramos nuevos en dos proyectos ya existentes.

1.2. El CES ha estado asociado a todas las fases de desarrollo de la RTE-T y desde el principio ha apoyado plenamente el proyecto RTE-T y ha recomendado la utilización de criterios claros y la asignación de ayudas apropiadas.

## 2. Observaciones generales

2.1. El Consejo Europeo señaló en Gotemburgo la necesidad de reorientar el transporte por carretera hacia el transporte

ferroviario, el transporte fluvial y el transporte público de pasajeros. Con la presente propuesta, la Comisión responde a la solicitud del Consejo.

2.2. El aumento del tráfico en el seno de la UE se debe a diversos factores, entre los cuales la utilización creciente de automóviles particulares para fines públicos y privados supone una parte esencial del uso de los sistemas de transporte. Por una parte, la distancia entre el lugar de domicilio y de trabajo, la modificación de las pautas de consumo y el aumento considerable del tráfico ligado a las actividades de tiempo libre han dado lugar a un incremento significativo del volumen de tráfico. Por otra parte, en los últimos años, la densidad del tráfico de camiones de gran tonelaje se ha incrementado notablemente en muchas regiones y aglomeraciones urbanas. La globalización de la economía y también el funcionamiento creciente del mercado interior, junto con modos de producción y de logística diferentes, provocan entre otras cosas un cambio en la estructura económica y producen necesariamente un aumento del tráfico en todos los modos de transporte. Con la adhesión de los países candidatos, esta situación se agudizará aún más en los tramos transfronterizos, que, como también señala la Comisión, son ya ahora los puntos conflictivos más importantes.