



OTEUS

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE
DE EUSKADI

EUSKADIKO GARRAIOAREN
BEHATOKIA



Panorámica del Transporte en Euskadi

Euskadiko Garraioaren Panoramika

2005



INDICE

Página

1. MARCO GENERAL.....	5
1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	5
1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones	5
1.1.2. El sector de transportes en Euskadi.....	7
1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2005.....	14
1.2.1. Novedades legislativas europeas.....	14
1.2.2. Novedades legislativas estatales.....	18
1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV	18

**INDICE DE CUADROS**

	<u>Página</u>
Cuadro 1.1. Principales magnitudes del sector de transportes. CAPV. 2005	8
Cuadro 1.2. Establecimientos del sector de transportes por segmento de empleo y rama de actividad (%). CAPV. 2005.....	8
Cuadro 1.3. Establecimientos y empleo del sector de transportes por personalidad jurídica y rama de actividad (%). CAPV. 2005.....	9
Cuadro 1.4. Establecimientos y empleo del sector de transportes por rama de actividad y Territorio Histórico. CAPV. 2005.....	10
Cuadro 1.5. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción (2004-2005) ¹	12
Cuadro 1.6. IPC en la CAPV por grupos (2005)	13
Cuadro 1.7. IPRI en la CAPV por rama de actividad (2005)	13

INDICE DE GRÁFICOS

	<u>Página</u>
Gráfico 1.1. Participación del sector de transportes y comunicaciones en el PIB y el empleo de la CAPV: Evolución 1995-2005 (%).....	6
Gráfico 1.2. Participación del sector de transportes en el PIB y el empleo en la CAPV y otros países de interés. 2000.	11
Gráfico 1.3. Distribución del VAB del sector de transporte en la UE-25 por subsectores. 2001	11

1. MARCO GENERAL

1. MARCO GENERAL

1.1. EL TRANSPORTE COMO SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

1.1.1. El sector de transportes y comunicaciones

Atendiendo a la distribución sectorial A31 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, la actividad de transporte se integra dentro del sector de "transporte y comunicaciones"¹, que, por su elevado peso específico en términos tanto de valor añadido como de empleo, constituye un elemento estratégico clave en la articulación interna de la economía vasca.

Así lo revelan los principales indicadores de magnitud del sector de transportes y comunicaciones que publica el Instituto Vasco de Estadística (Eustat), según los cuales, en 2005:

- En Euskadi operan 15.067 establecimientos en este sector, lo que supone,
 - Un crecimiento del 1,1% con respecto al año anterior, dinamismo menor al registrado en el conjunto de la economía vasca (3,5%).
 - Un aumento del 196,5 con respecto a 1995, por encima del registrado por el conjunto de la economía vasca (31,7%).
 - Un peso relativo del 8,3% con respecto al número total de establecimientos en la CAPV (8,5% en 2004 y 3,7% en 1995).

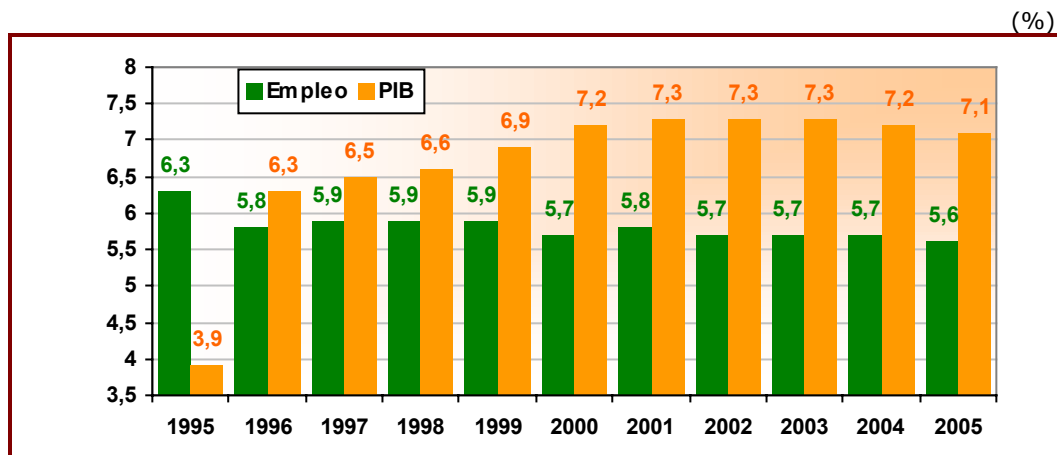
- El sector emplea a 48.180 personas, lo que representa,
 - Un crecimiento del 2,5% con respecto al año anterior, dinamismo menor al registrado en el conjunto de la economía vasca (4,1%).
 - Un aumento del 93,1% con respecto a 1995, por encima del registrado por el conjunto de la economía vasca (34,9%).
 - Un peso relativo del 5,6% con respecto al empleo total en la CAPV (5,7% en 2004 y 3,9% en 1995).

¹ El sector de transportes y comunicaciones agrupa las CNAE 60 (transporte terrestre), 61 (transporte marítimo), 62 (transporte aéreo), 63 (anexos al transporte) y 64 (comunicaciones) correspondientes a la clasificación CNAE-93.

- El sector ha generado un *PIB de 3.660,8 millones de euros²*, lo que se traduce en,
 - Un crecimiento del 5,5% con respecto al año anterior, dinamismo menor al registrado en el conjunto de la economía vasca (7,6% en términos corrientes).
 - Un aumento del 209% con respecto a 1980, por encima del registrado por el conjunto de la economía vasca (190%).
 - Un peso relativo del 7,1% en el conjunto del PIB vasco (7,2% en 2004 y 6,7% en 1980).

Tal y como puede observarse en el siguiente gráfico, que refleja la evolución de la participación del sector vasco de transportes y comunicaciones en el PIB y el empleo de la CAPV, durante el período 1995-2005 el sector ha ganado relevancia económica progresivamente, no así en términos de empleo.

Gráfico 1.1. Participación del sector de transportes y comunicaciones en el PIB y el empleo de la CAPV: Evolución 1995-2005 (%)



* Los datos de participación en términos de PIB para el 2005 se han estimado en base a datos del Eustat.

Fuente: Eustat (Cuentas Económicas y DIRAE). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

En resumen, en 2005 el sector de transportes y comunicaciones ha presentado un dinamismo menor al del conjunto de la economía en las tres variables consideradas (número de establecimientos, empleo y PIB), lo que ha derivado en una pérdi-

² Cifra estimada en base a datos del Eustat.

da de peso relativo en el total de dos décimas en el caso del número de establecimientos y de una décima en el caso tanto del empleo como del PIB.

1.1.2. El sector de transportes en Euskadi

a) Principales magnitudes económicas del sector de transportes

Centrando la atención exclusivamente en el sector de transportes, y atendiendo a los datos del Eustat, se observa que éste,

- ❑ Cuenta con un total de 14.371 establecimientos en 2005,
- ❑ Emplea a 42.744 trabajadores en 2005,
- ❑ Y, genera un PIB de 2.390,2³ millones de euros.

Estas cifras evidencian la relevancia de la actividad de transportes en Euskadi, que en 2005 concentra el 7,9% del total de establecimientos de la CAPV, el 5% del empleo y el 4,6% del PIB.

Por subsector de actividad

En la desagregación sectorial de estos datos se aprecia una preeminencia clara del transporte por carretera, que en 2005 concentra el 85,1% de los establecimientos del sector, el 62,2% del empleo y el 52% del PIB. Ya con un peso relativo muy inferior se sitúan el subsector de "actividades anexas al transporte" (14%, 29,3% y 36,8%, respectivamente) y el subsector ferroviario (0,5%, 6,4% y 6,5%, respectivamente), seguidos, con una contribución marginal, por el transporte marítimo (0,3%, 1,1% y 2,4%) y el aéreo (0,1%, 1% y 2,2%).

La comparación de esta desagregación con el peso que los diferentes subsectores ostenta en la UE-25 manifiesta la mayor sostenibilidad del sistema de transportes en la UE-25 en comparación con nuestra comunidad, tal y como lo demuestra el hecho de que el peso del transporte ferroviario y marítimo en el VAB del sector sea superior al peso de estos mismos subsectores en la CAPV (10,4% y 4,9% del VAB sectorial, respectivamente⁴). Todo ello en un contexto en el que el transporte por

³ Estimación realizada en base a datos del Eustat.

⁴ Fuente: Eurostat. Structural Business Statistics.

carretera acapara el 38,7% del VAB en 2002, las actividades anexas al transporte otro 37% y el transporte aéreo el 8% restante.

Cuadro 1.1. Principales magnitudes del sector de transportes. CAPV. 2005

	Establecimientos		Empleo		PIB ¹	
	Nº	% vertical	Nº	% vertical	Miles de euros	% vertical
Ferroviario	73	0,5	2.744	6,4	156.502	6,5
Resto terrestre	12.228	85,1	26.590	62,2	1.242.316	52,0
Marítimo	36	0,3	470	1,1	57.983	2,4
Aéreo	20	0,1	409	1,0	52.684	2,2
Anexos ²	2.014	14,0	12.531	29,3	880.758	36,8
Total	14.371	100,0	42.744	100,0	2.390.242	100,0

(1) Cifras de Valor Añadido Bruto estimadas en base a datos del Eustat.

(2) Se refiere a las actividades de manipulación y depósito de mercancías, de gestión de los aparcamientos, de las agencias de viajes, mayoristas y minoristas de turismo y otras actividades de apoyo turístico, y de las actividades de organización del transporte de mercancías (agentes de aduanas, empresas de empaquetado y pesaje de mercancías, etc.).

Fuente: Eustat. SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Por dimensión empresarial y personalidad jurídica

El sector de transportes en la CAPV se caracteriza por una elevada atomización, con una elevada presencia de empresas pequeñas, en su mayoría unipersonales afiliadas en régimen de autónomos.

Así, tal y como se constata en el siguiente cuadro, el 84,4% de los establecimientos del sector tiene menos de tres trabajadores y el 11,6% entre 3 y 9 empleados, situación que se agrava en el caso concreto del transporte por carretera, donde el 90,3% de los establecimientos no supera los 2 empleados.

Cuadro 1.2. Establecimientos del sector de transportes por segmento de empleo y rama de actividad (%). CAPV. 2005

	(% vertical)					
	Ferroviario	Resto terrestre	Marítimo	Aéreo	Anexos	Total
0-2	16,4	90,3	36,1	35,0	52,5	84,4
3-9	49,3	7,4	38,9	30,0	35,3	11,6
10-19	12,3	1,3	5,6	10,0	6,2	2,1
20-49	6,8	0,9	5,6	15,0	4,3	1,4
50-99	5,5	0,1	13,9	5,0	1,1	0,3
=>100	9,6	0,1	--	5,0	0,7	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Directorio de Actividades Económicas (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Por otra parte, y en lo referente a la personalidad jurídica de los establecimientos, se aprecia que el 77,8% del total de establecimientos se rige por el régimen de autónomos, siendo la sociedad limitada la segunda fórmula más utilizada por los empresarios del sector (12,9% del total). Esta situación apenas varía al analizar la distribución del empleo por personalidad jurídica, donde, lógicamente, también resalta la figura de la persona física, si bien el tamaño medio de los establecimientos aumenta con otras figuras, como la sociedad anónima, donde el empleo medio ronda los 15 trabajadores por establecimiento.

Cuadro 1.3. Establecimientos y empleo del sector de transportes por personalidad jurídica y rama de actividad (%). CAPV. 2005

(% vertical)

	Ferroviario	Resto terrestre	Marítimo	Aéreo	Anexos	Total
Establecimientos						
Persona Física	0,0	88,3	16,7	5,0	18,8	77,8
Sociedad Anónima	74,0	2,1	33,3	75,0	37,7	7,6
Sociedad Limitada	4,1	9,0	41,7	20,0	36,6	12,9
Otra sociedad	4,1	0,1	2,8	0,0	3,4	0,6
Comunidad de bienes	0,0	0,1	5,6	0,0	1,2	0,3
Otros	17,8	0,4	0,0	0,0	2,3	0,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Empleo						
Persona Física	0,0	46,7	0,0	0,0	3,8	30,2
Sociedad Anónima	51,5	29,0	74,3	92,7	54,7	39,1
Sociedad Limitada	1,5	22,5	20,2	0,0	27,6	22,5
Otra sociedad	36,5	0,1	0,0	0,0	4,5	3,8
Comunidad de bienes	0,0	0,1	1,1	0,0	0,3	0,2
Otros	10,6	1,6	0,0	0,0	9,0	4,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Directorio de Actividades Económicas (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

Presencia territorial

El peso del sector de transportes difiere significativamente por Territorio Histórico, en términos tanto de empleo como de número de establecimientos. Así, Bizkaia concentra más de mitad del empleo y los establecimientos sectoriales (51% y 52,9%, concretamente). Le sigue Gipuzkoa, con aproximadamente un tercio del empleo y los establecimientos (32,7% y 34,8%, respectivamente). Por último, Álava, tan sólo acoge el 12,3% de los establecimientos y el 16,2% del empleo en transportes.

Esta situación apenas difiere con respecto a la observada en 2004, si bien puede apreciarse un mayor protagonismo del sector en el Territorio Histórico en términos de número de establecimientos y de empleo.

Cuadro 1.4. Establecimientos y empleo del sector de transportes por rama de actividad y Territorio Histórico. CAPV. 2005

(nº % horizontal)

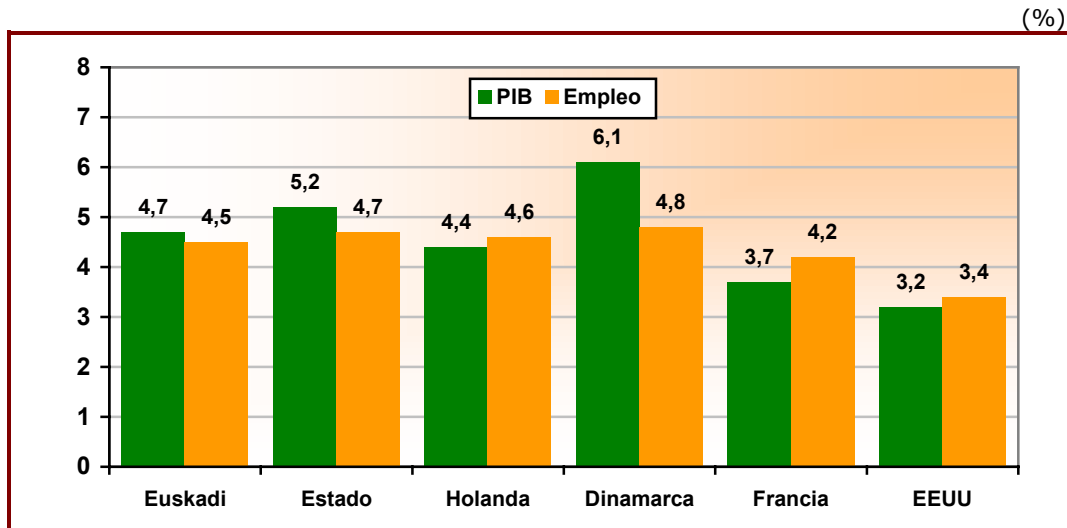
	Álava		Bizkaia		Gipuzkoa		CAPV	
	Nº	% horizontal	Nº	% horizontal	Nº	% horizontal	Nº	% horizontal
Establecimientos								
Ferroviario	1	1,4	50	68,5	22	30,1	73	100,0
Resto terrestre	1.526	12,5	6.405	52,4	4.297	35,1	12.228	100,0
Marítimo	-	-	26	72,2	10	27,8	36	100,0
Aéreo	7	35,0	11	55,0	2	10,0	20	100,0
Anexos	240	11,9	1.105	54,9	669	33,2	2.014	100,0
TOTAL	1.774	12,3	7.597	52,9	5.000	34,8	14.371	100,0
Empleo								
Ferroviario	-	-	1.846	68,5	847	31,5	2.693	100,0
Resto terrestre	5.074	19,1	12.176	45,8	9.340	35,1	26.590	100,0
Marítimo	-	-	440	93,6	30	6,4	470	100,0
Aéreo	55	13,4	337	82,4	17	4,2	409	100,0
Anexos	1.782	14,2	6.992	55,8	3.757	30,0	12.531	100,0
TOTAL	6.911	16,2	21.791	51,0	13.991	32,7	42.744	100,0

Fuente: Directorio de Actividades Económicas (Eustat). SIT-Sistema de Información del Transporte (OTEUS). Elaboración propia.

b) Relevancia del sector en la economía: Comparativa internacional

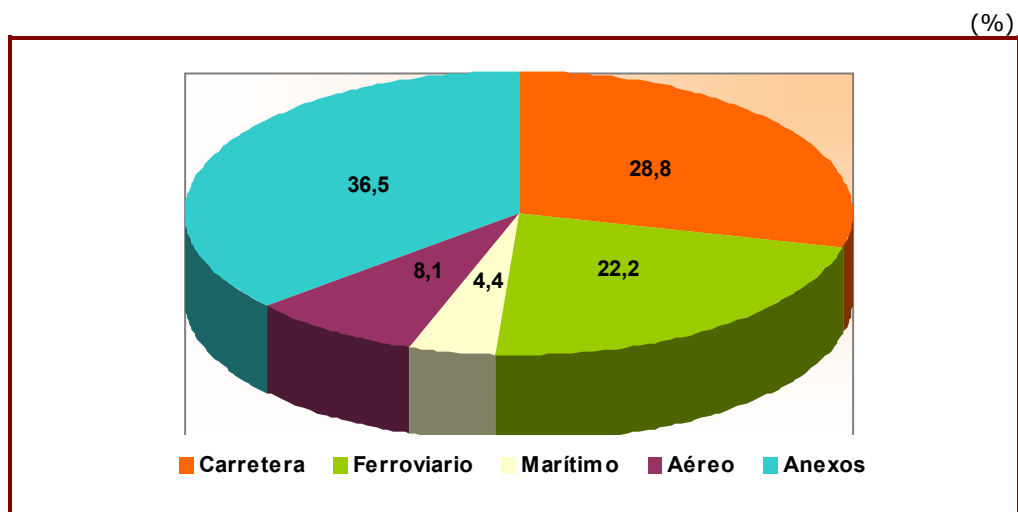
En este punto, resulta interesante comparar la relevancia del sector en Euskadi con respecto a otros ámbitos geográficos de interés. Si se atiende a datos del año 2000, el peso específico de la actividad de transportes en Euskadi no difiere sustancialmente de las de su homólogo en el conjunto del Estado o países como Holanda, Dinamarca, Francia o Estados Unidos. En este sentido, el peso del sector de transportes en el PIB se sitúa en un 4,7% en Euskadi, frente al 5,2% en el Estado, el 4,4% en Holanda, el 6,1% en Dinamarca, 3,7% en Francia o el 3,2% en Estados Unidos.

Asimismo, la aportación del sector en términos de empleo es parecida, de manera que en Euskadi se sitúa en un 4,5% frente a un 3,4% en Estados Unidos, un 4,7% en el Estado, un 4,6% en Holanda, un 4,2% en Francia y un 4,8% en Dinamarca.

Gráfico 1.2. Participación del sector de transportes en el PIB y el empleo en la CAPV y otros países de interés. 2000.

Fuente: Dirección de Transportes. Gobierno Vasco. Elaboración propia.

Todo ello, en un contexto en el que la actividad del transporte representa a más de un millón de empresas en la UE-25 en 2001, genera un valor añadido de 307,7 mil millones de euros y emplea a 7,4 millones de personas.

Gráfico 1.3. Distribución del VAB del sector de transporte en la UE-25 por subsectores. 2001

Fuente: Eurostat. Structural Business Statistics.

Finalmente, el gráfico anterior, en el que se presenta la participación de cada uno de los cuatro subsectores en el Valor Añadido Bruto del sector de transporte en la UE-25, muestra un mayor peso del transporte marítimo (4,4%) que el que presenta en la CAPV, lo que unido al 22,2% de participación que tiene el transporte ferroviario manifiesta la mayor sostenibilidad del sistema de transportes en la UE-25 en comparación con nuestra comunidad, que tal y como se ha comentado con anterioridad, presenta una elevada concentración en el modo de transporte por carretera (51,9% del VAB en 2004, frente al 28,8% en la UE-25 en 2001).

c) Evolución de los precios

El análisis de otros indicadores relacionados con la actividad del transporte apunta, un año más, al encarecimiento del combustible como el principal factor que perturba la evolución del sector. Y es que en el último año el precio del barril tipo "Brent" ha aumentado su precio un 43% interanual, lo que ha traído consigo un crecimiento del 48,3% del precio del gasóleo de automoción. De esta manera, en 2005 el litro de gasóleo de automoción se ha cotizado a una media de 36,17 céntimos de euro, en contraste con los 24,39 céntimos de euro del año anterior.

Cuadro 1.5. Evolución de la cotización internacional del gasóleo de automoción (2004-2005)¹

	2004	2005	▲ 04/05
Gasóleo automoción	24,39	36,17	48,3
Sin plomo	23,73	31,73	33,7
Super	23,99	24,58	2,5
Brent	19,36	27,68	43,0

¹ Unidad: céntimos de euro por litro.

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

Como consecuencia de este encarecimiento de la materia prima, el Índice de Precios de Consumo (IPC) ha repuntado sensiblemente durante 2005, constituyendo el grupo de transportes el segundo más inflacionista (aumento interanual del 6%).

Cuadro 1.6. IPC en la CAPV por grupos (2005)

	2005
Alimentos y bebidas no alcohólicas	4,3
Bebidas alcohólicas y tabaco	4,9
Vestido y calzado	1,0
Vivienda	6,4
Menaje	2,2
Medicina	1,5
Transportes	6,0
Comunicaciones	-1,7
Ocio y cultura	0,1
Enseñanza	4,1
Hoteles, cafés y restaurantes	4,3
Otros	3,5
General	3,7

Fuente: INE

La repercusión en los precios de la actividad industrial ha sido similar, siendo precisamente las actividades más dependientes de esta materia prima las que más se han encarecido en 2005; destacan "Coquerías y refino de petróleo" (crecimiento del 30,8% en el IPRI) y "Minerales metálicos y no metálicos" (5,2%).

Cuadro 1.7. IPRI en la CAPV por rama de actividad (2005)

	2005
IPRI General	4,4
IPRI Industrias Extractivas	5,2
• Minerales metálicos y no metálicos.....	5,2
IPRI Industria manufacturera	4,2
• Industria de la alimentación	1,3
• Textil y confección	2,8
• Industria del cuero y calzado.....	3,9
• Industria de la madera	0,4
• Papel, edición y gráficas	0,1
• Refino de petróleo	30,8
• Industria química	3,0
• Caucho y plástico	1,9
• Industria no metálica	3,0
• Metalurgia y artículos metálicos	1,9
• Maquinaria	2,5
• Material eléctrico	1,2
• Material de transporte	0,1
• Otras manufacturas	3,7
IPRI Energía eléctrica, gas y agua	8,5
• Energía eléctrica, gas y agua.....	8,5

Fuente: Eustat.

1.2. NOVEDADES LEGISLATIVAS: EUROPEAS, ESTATALES Y DE LA CAPV EN 2005

1.2.1. Novedades legislativas europeas

a) *Directivas:*

Transporte por carretera
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/27/CE de la Comisión, de 29 de marzo de 2005, por la que se modifica, con objeto de adaptarla al progreso técnico, la Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos (DO L 81, 30/03/2005, pg. 44).
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/21/CE de la Comisión, de 7 de marzo de 2005, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 72/306/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diesel destinados a la propulsión de vehículos (DO UE-L 61 de 08/03/2005, pg 25).
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/30/CE de la Comisión, de 22 de abril de 2005, por la que se modificarán, con objeto de adaptarlas al progreso técnico, las Directivas 97/24/CE y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativas a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO UE-L 106, 27/04/2005, pg 17)
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO UE-L 149, 11/06/2005, pg 14)
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/49/CE de la Comisión, de 25 de julio de 2005, por la que se modifican, para su adaptación al progreso técnico, la Directiva 72/245/CEE del Consejo relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos, y la Directiva 70/156/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO UE-L 194, 26/07/2005, pg12)
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/41/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, por la que se modifica la Directiva 76/115/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos de motor (DO UE-L 255, 30/09/2005, pg 149)
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, por la que se modifica la Directiva 77/541/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos de motor (DO EU-L 255, 30/09/2005, pg 142)
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/39/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, por la que se modifica la Directiva 74/408/CEE del Consejo, relativa a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas de los vehículos de motor (DO EU-L 255, 30/09/2005, pg 143)
<ul style="list-style-type: none"> • Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO EU-L 275, 20/10/2005, pg 1)

- Directiva 2005/78/CE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2005, por la que se aplica la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos, y se modifican sus anexos I, II, III, IV y VI (DO EU-L 313, 29/11/2005, pg1)
- Directiva 2005/64/CE Del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO EU-L 310, 25/11/2005, pg 10)
- Directiva 2005/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativa al uso de sistemas de protección delantera en vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO EU-L 309, 25/11/2005, pg 37)
- Directiva 2005/83/CE de la Comisión, de 23 de noviembre de 2005, por la que se modifican, para su adaptación al progreso técnico, los anexos I, VI, VII, VIII, IX y X de la Directiva 72/245/CEE del Consejo, relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos (DO EU-L 305, 24/11/2005, pg 32)

Transporte ferroviario

- Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario (DO UE -L 195, 27/07/2005, pg 15)

Transporte marítimo

- Directiva 2005/12/CE de la Comisión de 18 de febrero de 2005 por la que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado. (DO UE-L 48 de 19/02/05, pg. 19).
- Directiva 2005/23/CE de la Comisión, de 8 de marzo de 2005, por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (DO UE-L 62 de 09/03/2005, pg 14).
- Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (DO UE-L 191, 22/07/2005, pg 59).
- Directiva 2005/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar y por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE (DO UE-L 255, 30/09/2005, pg 160)
- Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO UE-L 255, 30/09/2005, pg 152)
- Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (DO EU-L 255, 30/09/2005, pg 11)
- Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005. La finalidad principal de la presente Directiva es introducir medidas comunitarias orientadas a aumentar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos que afecten a la protección marítima. Asimismo, la presente Directiva hará que las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) no 725/2004 se beneficien de la mayor protección alcanzada en las zonas portuarias adyacentes (DO EU-L 310, 25/11/2005, pg 28)

Otras novedades legislativas

- Directiva 2005/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, por la que se deroga la Directiva 90/544/CEE del Consejo sobre las bandas de frecuencia designadas para la introducción coordinada de un sistema paneuropeo público terrestre de radiobúsqueda en la Comunidad (DO EU-L 344, 27/12/2005, pg 38).

Fuente: Elaboración propia, en base al Diario Oficial de la Unión Europea.

b) Reglamentos:**Transporte por carretera**

- Reglamento (CE) nº 1160/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por el que se modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985 relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes, por lo que se refiere al acceso al Sistema de Información de Schengen por parte de los servicios de los Estados miembros competentes para la expedición de los certificados de matriculación de vehículos (DO UE- 191, 22/07/2005, pg 18)
- Reglamento nº 112 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Prescripciones uniformes sobre la homologación de los faros de los vehículos de motor que emiten un haz de cruce o un haz de carretera asimétricos, o ambos, y están equipados con lámparas de incandescencia (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg 169)
- Reglamento nº 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de apoyacabezas (reposacabezas), incorporados o no en asientos de vehículos (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg1)
- Reglamento nº 26 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que se refiere a sus salientes exteriores (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg 26)
- Reglamento nº 28 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) - Prescripciones uniformes relativas a la homologación de aparatos productores de señales acústicas y de vehículos de motor en lo que respecta a sus señales acústicas (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg 42)
- Reglamento nº 105 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas en lo que respecta a sus características particulares de construcción (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg 158)
- Reglamento nº 113 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los faros de los vehículos de motor que emiten un haz de cruce o un haz de carretera simétricos, o ambos, y están equipados con lámparas de incandescencia (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg 214)
- Reglamento nº 44 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención de niños ocupantes de vehículos de motor (sistemas de retención de niños) (DO EU-L 330, 16/12/2005, pg 56)

Transporte marítimo

- Reglamento (CE) nº 611/2005 de la Comisión, de 20 de abril de 2005, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 823/2000 sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) (DO UE-L 101, 21/04/2005, pg 10)
- Reglamento (CE) nº 884/2005 de la Comisión, de 10 de junio de 2005, por el que se fijan los procedimientos para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima (DO UE-L 148, 11/06/2005, pg 25).

Transporte aéreo

- Reglamento (CE) nº 488/2005 de la Comisión, de 21 de marzo de 2005, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO UE-L 81 de 30/03/2005, pg 7).
- Reglamento (CE) nº 381/2005 de la Comisión, de 7 de marzo de 2005, que modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO UE-L 61 de 08/03/2005, pg 3).
- Reglamento (CE) nº 546/2005 de la Comisión, de 8 de abril de 2005, por el que se adapta el Reglamento (CE) nº 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la asignación de códigos a los países declarantes y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1358/2003 en lo que respecta a la actualización de la relación de los aeropuertos comunitarios (DO UE-L 91, 09/04/2005, pg 5)
- Reglamento (CE) nº 781/2005 de la Comisión, de 24 de mayo de 2005, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (DO UE-L 131, 25/05/2005, pg 24).
- Reglamento (CE) nº 857/2005 de la Comisión, de 6 de junio de 2005, que modifica el Reglamento (CE) nº 622/2003 por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas comunes de seguridad aérea (DO UE-L 143, 07/06/2005, pg 9)
- Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO EU-L 344, 27/12/2005, pg 15)
- Reglamento (CE) nº 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo. En particular, el presente Reglamento establece normas destinadas a potenciar la cooperación entre los entes civiles y militares encargados de la gestión del tránsito aéreo que operan en el espacio aéreo bajo la jurisdicción de los Estados miembros. (DO EU-L 342, 24/12/2005, pg 20)
- Reglamento (CE) nº 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea (DO EU-L 335, 21/12/2005, pg 13)

Otras novedades legislativas

- Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97 (DO UE-L 3 de 05/01/05, pg. 1).
- Reglamento (CE) nº 1159/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo, que determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (DO L 191, 22/07/2005, pg 16)
- Reglamento (CE) nº 1775/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, sobre normas no discriminatorias acerca de las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural, teniendo en cuenta el carácter específico de los mercados nacionales y regionales, con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior del gas.(DO EU-L 289, 03/11/2005, pg 1)

Fuente: Elaboración propia, en base al Diario Oficial de la Unión Europea.

1.2.2. Novedades legislativas estatales

Transporte aéreo

- Real Decreto 207/2005, de 25 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla (BOE nº 50, 28/02/05).
- Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil. Este sistema de notificación de carácter obligatorio tiene por finalidad contribuir a la mejora de la seguridad aérea, garantizar que la información pertinente en materia de seguridad se notifique, recopile, almacene, proteja y divulgue para prevenir futuros accidentes e incidentes, pero no determinar faltas o responsabilidades (BOE nº 279, 22/11/05).

Transporte por carretera

- Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes. (BOE nº 252, 21/10/05).

Fuente: Elaboración propia, en base al Ministerio de Fomento.

1.2.3. Novedades legislativas de la CAPV

Transporte por carretera

- Norma Foral 4/2005, de 10 de marzo, mediante la que se modifica la Norma Foral 8/1999, de 15 de abril, por la que se aprueba el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia (BOPV 13/04/05).

Transporte ferroviario

- Decreto 13/2005, de 18 de enero, por el que se autoriza la participación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la suscripción y desembolso de nuevas acciones de la Sociedad Pública "Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos, S.A." y se modifican sus Estatutos (BOPV 28/01/05).

Otras novedades legislativas

- Norma Foral 5/2005, de 12/07/05, por la que se regula las tasas aplicables en el Territorio Histórico de Gipuzkoa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de transportes (BOPV 26/08/05).

Fuente: Elaboración propia, en base al Boletín Oficial del País Vasco. Gobierno Vasco.