

Europa SUR

Centro de Documentación Europea

219

Junta de Andalucía
Consejería de Fomento y Trabajo

Universidad de Sevilla

Año VII. Sevilla, 27 de Julio de 1990

ALEMANIA UNIDA: NUEVA
AMPLIACION.

LIBRO VERDE SOBRE EL ENTORNO
URBANO.

TJE: NO A LA DISCRIMINACION DE
LOS PESQUEROS ESPAÑOLES EN
GRAN BRETAÑA.

SUMARIO

	Págs.
Pulso Comunitario	
Unidad alemana: una nueva ampliación en período transitorio.....	3
Transportes	
Acuerdos del Consejo para la liberalización del transporte.....	7
Medio Ambiente	
El "Libro Verde" sobre el entorno urbano	13
Investigación y Desarrollo	
La nueva dimensión científica en la Comunidad	17
Educación	
Formación inicial y continua de los enseñantes: igualdad de oportunidades	23
La Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la CE	
Impuesto sobre el valor añadido. Legislación nacional contraria al Derecho comunitario.	
Suspensión de la aplicación de la "Merchant Shipping Act". Discriminación de las empresas pesqueras españolas en el Reino Unido	
Asuntos pendientes	27
Ayudas Precios Programas Convocatorias	
Ayudas: Agricultura; Estructuras agrarias; Pesca;	
Precios: Agricultura; Pesca;	
Programas y Convocatorias	31
Proceso Legislativo Comunitario	
Posiciones comunes: Tránsito comunitario.	
Dictámenes e informes.	
Propuestas: Economía y finanzas; Transportes; Pesca; Transportes; Política Social; Consumo; Estadísticas.	
Nuevas disposiciones en vigor: Agricultura; Pesca; Política de estructuras; Protección de los consumidores; Política Social; Educación; Cultura; Medio Ambiente; Europa de los ciudadanos	35
Bibliografía	41
Cotización Ecu	43

UNIDAD ALEMANA: UNA NUEVA AMPLIACIÓN EN PERIODO TRANSITORIO

En el pasado mes de marzo, desde la modestia de estas páginas, nos atrevimos a vaticinar que la celeridad de los acontecimientos que se desarrollaban en torno a la unificación alemana, llevarían a una nueva ampliación de la Comunidad, aunque siguiéramos con doce estrellas. Incluso, desde el propio Tratado de Roma, la operación no revestía complicaciones insalvables*.

Hoy, los acontecimientos alemanes van a una velocidad mayor si cabe, aunque sin precipitaciones, con la calma que proporciona el hecho de que cualquier movimiento, ahora, haya que medirlo en marcos, occidentales, por supuesto. Los sucesos comunitarios no le van a la saga, el proceso hacia la unión avanza prudentemente, y muchos observadores afirman, mientras otros inmediatamente los desmienten, que ambas, la unión europea y la unificación alemana van de la mano. Lo cierto es que, más que probablemente, cuando la unión aún no sea una realidad total la unificación de Alemania si lo sea, y, al mismo tiempo, que la Europa que hoy conocemos de los Doce se haya ampliado. Los datos que tenemos así lo demuestran, de hecho, se puede afirmar que el "período transitorio", sin acta de adhesión, para la incorporación de la RDA a las Comunidades empezó el primero de julio de 1990 cuando entró en vigor el tratado, "Staatsvertrag", económico y social interalemán.

Diversas consideraciones globales se

han realizado con respecto a la unificación desde el punto de vista comunitario, es decir, desde la organización a la que va a pertenecer la nueva Alemania. Consideraciones con respecto al presupuesto (Alemania es actualmente el primer contribuyente al presupuesto) comunitario, los fondos estructurales, agricultura, medio ambiente, política de la competencia, ayudas de Estado, comercio, etc.**, y estimaciones de su coste económico. En cifras macroeconómicas, la integración costaría, según algunos cálculos, en torno a los 1,5 billones de Ecus. Las fuentes alemanas estiman, por su parte, el coste de la construcción efectiva de la economía alemano-oriental en una cifra situada entre los 200.000 millones y el billón de marcos. La disparidad de las cifras nos lleva a pensar que, probablemente, aún es pronto para manejar números que se acerquen en el futuro a la realidad.

Pero, ha llegado el momento de la concreción. En efecto, como hemos dicho anteriormente, el "período transito-

(*) Ver Europa/Sur 210 de 5 de marzo de 1990. "Pulso comunitario"

(**) Ver Europa/Sur 214 de 11 de mayo de 1990. "Construcción Europea"

rio" para la incorporación de la RDA a los Doce ha comenzado el primero de julio de este año. El 29 de junio de 1990, aparecía en el Diario Oficial de las Comunidades*, un paquete de tres reglamentos que podemos calificar como el primero de los capítulos del acta de adhesión de la RDA a los Doce.

En efecto, en ellos se disponen reglas que afectan a la liberalización de los intercambios entre la Comunidad y el territorio oriental de Alemania. Es decir, estamos ante la aplicación de uno de los principios fundamentales de la Comunidad a la RDA: la libre circulación de bienes. La liberalización afecta a todos los productos, incluidos los correspondientes al Tratado CECA. Se excluyen los productos agrícolas y los resultantes de transformaciones de productos agrícolas y, en el caso de España y Portugal, en atención a su actual período transitorio, se les permiten ciertas restricciones cuantitativas con respecto a los productos procedentes de la RDA, en aplicación del régimen común de importaciones procedentes de terceros países.

Para que esto sea posible la Comunidad exige, por su parte, una serie de requisitos, que ya han sido cumplidos en la fecha de entrada en vigor de estos reglamentos, 1 de julio de 1990, o están en camino: el "Staatsvertrag" así lo prevé.

Efectivamente, el tratado económico y social interalemán contiene disposiciones que tienen en cuenta la realidad de la pertenencia de la Alemania Federal a las Comunidades Europeas. Por eso, hay que considerarlo como el texto determinante de la incorporación de la RDA a las

Comunidades. Desde nuestro punto de vista, la entrada en vigor del tratado interalemán marca el inicio de un primer período transitorio que terminará precisamente el día en que se produzca la unificación formal entre las dos Alemani- as, allá por los finales de 1991 o primeros del 1992. Podríamos llamarlo como de "verificación de convergencia", recordando algunos aspectos del Acta de Adhesión de España a las Comunidades. El segundo período transitorio comenzará después de esa unidad formal y presenta una gran cantidad de incógnitas que posiblemente se despejen antes, incluso, de llegado ese momento.

Ciertamente, se trata de una adhesión sui generis: en el primer período, no puede intervenir Bruselas ya que se trata de un territorio que no pertenece a las Comunidades; que decir sobre ayudas de Estado, política de la competencia, relaciones comerciales con terceros, etc.; en el segundo, evidentemente, el papel de la Comunidad será definitivo.

El primero ya ha empezado. En efecto, en el tratado interalemán se deja bien claro que las autoridades de la RDA deben orientar su política en función del derecho y objetivos de la Comunidad Europea, de ahí que denominásemos a esta fase como período de "verificación de convergencia". Esto con carácter general, pero hay disposiciones ya concretas:

- abolición de las fronteras aduaneras interalemanas;
- adopción por las autoridades de la RDA del arancel aduanero común, apli-

(*) DOCE núm L 166, de 29.6.90

cable a terceros países no comunitarios y normativa aduanera comunitaria;

- libre acceso de las mercancías comunitarias al territorio oriental alemán y viceversa;

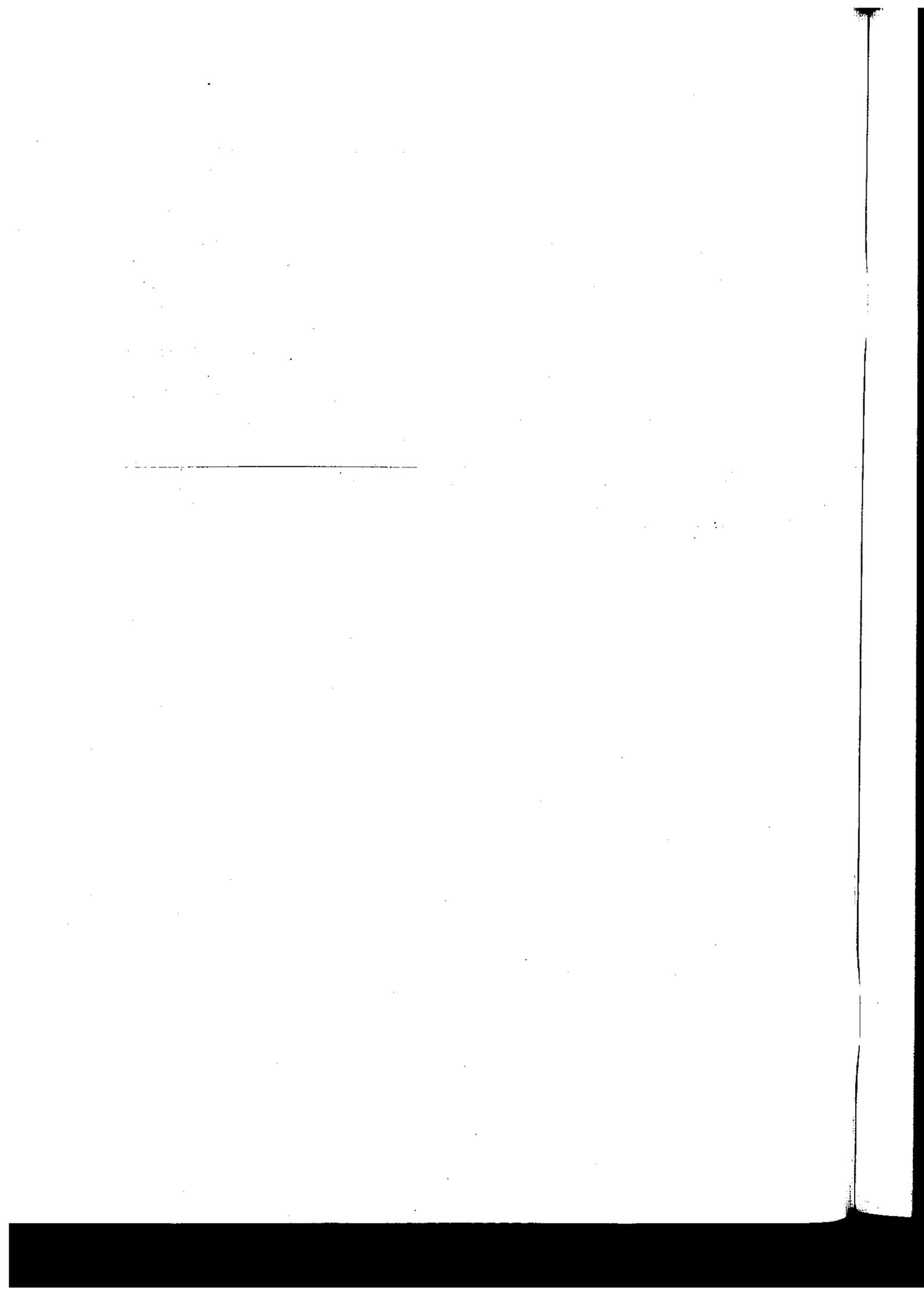
- aplicación del régimen de tránsito comunitario interno a las mercancías que fluyan entre la RDA y la CE, ya sean originarias de la RDA o se encuentren allí en libre práctica;

- las autoridades de la RDA llevarán a cabo en sus fronteras exteriores las formalidades aduaneras de acuerdo con las disposiciones comunitarias;

- cuando los productos agrícolas, frescos o transformados, abandonen el terri-

torio de las Comunidades a través de la frontera interalemana (a efectos de ciertos mecanismos de las organizaciones de mercados, p.e. restituciones), la prueba de ello, el T 5, será expedido por las autoridades de la RDA.

Para terminar, ya dijimos al principio que estas disposiciones tiene en cuenta ciertas peculiaridades en función de la existencia de un período transitorio que afecta a España y Portugal. Hay una pregunta en el aire, en 1993 habrá un Mercado Unico, sólo algunos sectores españoles quedarán fuera, hasta 1996 en algunos casos, en virtud de lo negociado en el Acta de Adhesión de España a las Comunidades, ¿habrá acabado para entonces el período transitorio para la incorporación de la RDA a los Doce?.



ACUERDOS DEL CONSEJO PARA LA LIBERACION DEL TRANSPORTE.

El transporte comunitario va a experimentar un notable avance en este segundo semestre del presente año al haber alcanzado el Consejo de Ministros un importante acuerdo en materia de liberalización de su política de transportes.

La llegada del Mercado Interior ha supuesto la realización de un gran esfuerzo por parte de las distintas instancias comunitarias con vistas a la preparación de un sector tan delicado como el que nos ocupa a una etapa de libre competencia de enormes proporciones.

Las medidas tomadas por el Consejo, en su reunión del pasado 19 de junio, conciernen al transporte aéreo, por carretera y marítimo, abarcando pues, prácticamente, la totalidad del sector.

D) Transportes aéreos

1. Desarrollo de la aviación civil*

El Consejo alcanzó un acuerdo sobre los tres reglamentos de la segunda fase de liberalización en el transporte aéreo, que no es sino la continuación del primer paquete de medidas de diciembre de 1987.

A) Reglamento sobre las tarifas de los servicios aéreos regulares.

Este reglamento sustituirá a la Directiva 87/601/CEE, y tiene como finalidad:

suavizar aún más el sistema de tarifas aéreas para las conexiones intracomunitarias, principalmente mediante la aportación de una mayor flexibilidad al sistema de zonas, el cual recoge la directiva de

1987. Así, el reglamento establece tres zonas de flexibilidad para las tarifas de los servicios aéreos regulares, de acuerdo con determinadas condiciones muy precisas. Las zonas son las siguientes:

• una zona con tarifa normal en clase económica, que se amplía de un 95% a un 105% de la tarifa de referencia;

• una zona con tarifas reducidas, que se amplía de un 94% a un 80% de la tarifa de referencia;

• una zona con tarifas muy reducidas, que se amplía de un 79% a un 30% de la tarifa de referencia.

Para ciertos casos, y a título experimental, el reglamento recurre al sistema de doble desaprobación*, sistema que sigue siendo el objetivo a alcanzar, como muy

(*) Europa/SUR informó ya sobre esta cuestión en su número 214, pág. 21.

tarde, el 1º de enero de 1993.

- establecer unos criterios más precisos, en función de los cuales, las autoridades de los Estados miembros deberán evaluar las tarifas aéreas propuestas;

- dictar un procedimiento, según el cual los Estados miembros podrán solicitar la opinión de la Comisión europea sobre la conformidad de una tarifa propuesta con los criterios establecidos;

- establecer que, en el caso de tarifas excesivas o abusivamente bajas, la Comisión esté en medida de suspender su aplicación;

- establecer la posibilidad de alineamientos**, sobre los precios, de las tarifas de los vuelos regulares para aquellos vuelos no regulares que operen con las mismas líneas, y ello con tal de que ofrezcan condiciones equivalentes.

El Reglamento entrará en vigor el 1º de noviembre de 1990.

B) Reglamento referente al acceso de los transportes aéreos a las conexiones de los servicios aéreos regulares intracomunitarios y el reparto de la capacidad en asientos entre los medios aéreos de transportes en los servicios aéreos regulares entre Estados miembros.

Este Reglamento sustituye a la decisión 87/602/CEE y tiene como finalidad:

- permitir un acceso creciente al mercado, para que estimule el desarrollo del sector de los transportes aéreos en la CE,

lo cual habría de traducirse en una mejora de los servicios en beneficio de los usuarios. Para ello, el Reglamento prevé unas disposiciones más liberales en materia de designación múltiple, de tercera, cuarta y quinta libertad*;

- suprimir progresivamente las restricciones bilaterales referentes a las partes de cuotas de capacidad que no son compatibles con los principios del Mercado Interior, y que en el campo del transporte aéreo habrá de quedar culminado en 1993;

- establecer unas disposiciones particulares relativas a la capacidad de los mercados en los que los servicios no regulares ocupen una posición predominante;

- estimular el desarrollo de los servicios aéreos interregionales para alcanzar un desarrollo de la red comunitaria y para contribuir a resolver el problema de saturación de ciertos aeropuertos grandes. A tal fin, el reglamento prevé establecer unas reglas más liberales en materia de reparto de capacidad para esos servicios;

- prever ciertas limitaciones al ejercicio de los derechos de tráfico por razones que afectan a las infraestructuras aeroportuarias, a las ayudas a la navegación y a la insuficiencia de los horarios.

El Reglamento entrará en vigor el 1º de noviembre de 1990.

C) Modificación del Reglamento 3976/87 relativo a la aplicación del artículo 85.3 del Tratado CEE a determinadas categorías de acuerdos y a prácticas

(*) Doble desaprobación: una tarifa propuesta por una compañía, puede sólo rechazarse mediante la desaprobación de las autoridades de los dos Estados afectados.

(**) Igualación de tarifas (alineamiento).

concertadas en el terreno del transporte aéreo.

Esta modificación se dirige esencialmente a:

prorrogar hasta el 31 de diciembre de 1992 las exenciones de grupo, que se acordaron por un período de tiempo limitado, para permitir a los medios aéreos de transporte adaptarse a un entorno más competitivo debido a las modificaciones del régimen aplicable al transporte aéreo internacional intracomunitario. Esta prórroga de las exenciones de grupo se justifica por las nuevas medidas de liberalización del sector de los transportes aéreos adoptados por la Comunidad. El alcance de estas exenciones de grupo, así como las modalidades que le corresponden, quedarán definidas por la Comisión Europea, en estrecha relación con los Estados miembros, y teniendo en cuenta la evolución de las condiciones de competencia registradas desde la entrada en vigor del Reglamento 3976/87;

- prever, además, exenciones de grupo para aquellas consultas realizadas en materia de tarifas de flete.

2. Flete aéreo

El Consejo, a la espera del dictamen del Parlamento Europeo, procedió a un debate de orientación sobre una proposición de reglamento relativa al funcionamiento de los servicios de flete aéreo.

La proposición se dirige esencialmente a:

- suprimir los obstáculos existentes para acceder al mercado en el campo de los servicios de flete aéreo. Esta supresión deberá incrementar las posibilidades de acceso al mercado estimulando el desarrollo del sector del transporte aéreo en la CE y mejorando los servicios ofrecidos a los usuarios;

- establecer un procedimiento para la fijación de las tarifas de flete;

- incrementar la transparencia del mercado obligando a publicar todas las tarifas de flete disponible.

3. Tarifas no competitivas y otras prácticas desleales.

El Consejo procedió a un debate de orientación sobre una proposición de modificación del Reglamento 3975/87 referente a los procedimientos aplicables en caso de tarifas prohibitivas y otras prácticas que vayan contra la libre competencia aplicadas por las empresas de transportes aéreos.

El objetivo de esta proposición es de tener en cuenta la necesidad de definir unas cláusulas de salvaguardia más estrictas, puesto que la segunda base de liberalización comprende un sistema de tarifas más liberal y, consiguientemente, una dejación suplementaria en los controles.

Esta nueva proposición permitiría a la Comisión Europea adoptar rápidamente medidas provisionales (por un período

(*) Tercera libertad: derecho a desembarcar pasajeros, mercancías y correos provenientes del territorio del Estado de cuya nacionalidad es el avión. ICuarta libertad: derecho a embarcar pasajeros, mercancías y correo con destino al territorio del Estado de cuya nacionalidad es el avión.

Quinta libertad: derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, mercancías y correo en el territorio de otro Estado contratante, con destino o proveniente de un tercer Estado

de seis meses como máximo), frente a prácticas totalmente fuera de lugar en el sector del transporte aéreo, sin seguir los procedimientos normales previstos por el Reglamento 3975/87.

II) Transportes terrestres

1. Transportes de mercancías por carretera

a) Medidas a tomar en caso de crisis

El Consejo estuvo discutiendo una proposición de reglamento que contiene unas medidas que podrían eventualmente adoptarse, a nivel comunitario, en caso de una grave perturbación en el mercado comunitario de transportes internacionales de mercancías por carretera, o en una parte de ese mercado.

Estas medidas constituirían un complemento al proceso de liberación de este tipo de transportes en la Comunidad, estando a la espera de los dictámenes a emitir por parte del Parlamento Europeo y del Comité Económico y Social.

b) Contingente comunitario 1991/92

La Comisión Europea presentó el 30 de noviembre de 1989 una proposición de modificación del Reglamento 3164/76 dirigida, principalmente, y para los años 1990, 1991 y 1992, a aportar un incremento de un 40% por año al contingente comunitario a repartir entre los Estados miembros, de manera lineal.

Se recuerda que el Consejo dio su visto bueno, parcialmente, a esta proposición al adoptar el 25 de abril de este año, por mayoría cualificada, el Reglamento 1053/90, fijando, de conformidad con la proposición de la Comisión, el contingente para 1990 así como el reparto de ese contin-

gente entre los Estados miembros.

c) Grandes vehículos de carretera

El Consejo volvió a examinar la proposición de directiva de la Comisión Europea por la que se modifica la directiva 85/3/CEE, con vistas a fijar ciertas dimensiones máximas autorizadas en estos grandes vehículos.

Tal y como ocurre con los vehículos articulados, la Comisión propone la fijación conjunta de la longitud total (18,35 m.) y de la longitud de carga (15,30 m.) de estos vehículos, considerando como un mínimo aceptable para el dispositivo de enganche una distancia de 0,70 metros entre el vehículo y el remolque. La Comisión de esta forma quiere que se garantice un espacio suficiente para la cabina del conductor (2,35), suponiendo el fin de la idea que ha llevado a los constructores de vehículos de aumentar el espacio de carga disponible, esto es, construyendo cabinas más cortas en detrimento de las condiciones de trabajo de los conductores.

El Consejo no ha tenido la posibilidad de llegar a ese punto, es decir, a una decisión en la materia, dadas las divergencias expresadas por parte de las distintas delegaciones gubernamentales sobre las dimensiones máximas propuestas.

d) Vehículos alquilados

El Consejo llegó a un acuerdo sobre el fondo de una proposición de directiva por la que se modifica la Directiva 84/647/CEE relativa a la utilización de vehículos alquilados sin chófer en el transporte de mercancías por carretera.

Se recuerda que el artículo 2 de la

Directiva 84/647/CEE, de 19 de diciembre de 1984, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin chófer en el transporte de mercancías por carretera, establece el principio general, según el cual, cada Estado miembro admite, bajo ciertas condiciones, la utilización en su territorio de dichos vehículos. No obstante, la directiva prevé la facultad, para un Estado miembro, de restringir, para sus propias empresas, el campo de aplicación de la directiva:

- el artículo 3.2 prevé la facultad para los Estados miembros de excluir, en cuanto a sus propios nacionales, los transportes por cuenta propia;

- el artículo 4.2 concede a los Estados miembros la posibilidad de mantener en vigor, respecto de sus propios nacionales, reglamentaciones por las que se prevé un plazo mínimo de alquiler.

La nueva directiva tendrá como efecto suprimir la derogación prevista en el artículo 4.2 de la Directiva 84/647/CEE, así como la que se deriva del artículo 3.2 en lo concerniente a los vehículos con un peso total en carga no superior a 6 toneladas, contribuyendo de esta manera al desarrollo de la actividad de alquiler en la Comunidad.

III) Transporte marítimo

1. Cabotaje marítimo

El Consejo, sobre la base de una nota orientativa de la Presidencia, estuvo debatiendo la proposición de reglamento relativa a la aplicación del principio de la libre prestación de servicios para el transporte marítimo, estándose a la espera del dictamen del Parlamento.

Esta proposición de reglamento tiene como objetivo:

- abolir las restricciones a la libre prestación de servicios del transporte marítimo en el interior de los Estados miembros para los armadores comunitarios establecidos en un país comunitario distinto del de la persona a la que se destinan los servicios, en tanto en cuanto utilizan barcos, que no superan las 6.000 toneladas de registro bruto, y que están matriculados en el registro de la Comunidad;

- permitir a un Estado miembro subordinar el derecho de efectuar los transportes, abordo de un barco que efectúa el cabotaje, a que estén presentes los equipajes de un cierto número de nacionales de los Estados miembros, y a obligaciones de servicio público, si ello fuera necesario, para el mantenimiento de los servicios suficientes entre la parte continental del Estado miembro en cuestión y sus islas o entre sus propias islas. De acuerdo con la finalidad que persigue el Reglamento, las disposiciones de los Estados miembros con vistas a garantizar la continuidad, la regularidad y la eficacia de los transportes así como el suministro de mercancías, que revistan una importancia fundamental para el bienestar económico de estos territorios, dichas disposiciones se consideran como obligaciones de servicio público.

El Consejo también trató otra serie de cuestiones con relación al cabotaje marítimo, y cuyos puntos esenciales son los siguientes:

- los servicios que hacen la ruta de las islas;
- la armonización de las condiciones de

competencia;

- los beneficiarios de la liberalización del cabotaje;

- las salvaguardias en caso de perturbación del mercado;

- la composición de los equipajes;

- las medidas de acompañamiento y las medidas transitorias.

2. Seguridad abordo de los ferries.

El Consejo adoptó una importante resolución sobre el problema que plantea la mejora de la seguridad de los barcos ferrys que transportan pasajeros.

El Consejo es consciente del gran número de pasajeros que viajan en ferry por las aguas europeas y del carácter esencialmente internacional de este tipo de transporte. Ello implica la necesidad de que la tripulación esté en medida de actuar de manera apropiada en caso de

urgencia. En efecto, el hecho de que haya una comunicación insuficiente entre la tripulación y los pasajeros se traduce en mayores riesgos en caso de accidente, por lo que se requiere una intervención rápida y precisa que pueda responder a una situación grave que pudiera plantearse. Esta circunstancia va unida a la particularidad de que el transporte de pasajeros en las aguas europeas se efectúa tanto en barcos matriculados dentro como fuera de la Comunidad, lo cual supone que han de efectuarse las mejoras necesarias en materia de seguridad de los ferries.

En este sentido, el Consejo invita a la Comisión Europea y a los Estados miembros, en la medida en que son miembros u observadores de la Organización Marítima Internacional de la ONU y del Memorandum de entendimiento sobre el control de los barcos por el Estado portuario, a la adopción de medidas que permitan mejorar, a nivel internacional, la seguridad de los ferries, de tal manera que aquéllas sean definidas, elaboradas y aplicadas a la mayor brevedad.

EL "LIBRO VERDE" SOBRE EL ENTORNO URBANO

El Libro Verde sobre el medio ambiente o entorno urbano aprobado por la Comisión Europea ha sido presentado al Consejo y al Parlamento Europeo bajo la forma de una comunicación, y servirá de base para un debate más amplio sobre las orientaciones de las futuras acciones comunitarias.

Ya en el IV Programa de Acción para el Medio Ambiente se produjo, por primera vez, el compromiso de dedicar una atención particular sobre los problemas medio ambientales de las zonas urbanas. Ello se justifica por la gran concentración de problemas a los que dichas zonas deben hacer frente. Aun cuando las soluciones a algunos de estos problemas hayan ido progresando en estas últimas décadas, y aunque los niveles de "smog" y de SO₂ se hayan reducido significativamente en algunas regiones, han surgido otros problemas. Así, en ciudades como Atenas y Milán, los niveles de contaminación han superado en muchas ocasiones los niveles recomendados para la salud humana. Ha sido necesario, en este sentido, tomar medidas, como por ejemplo imponer restricciones a la circulación.

Esta situación grave tiene lugar en otras muchas ciudades, por lo que deberían tomarse medidas similares. En efecto, el volumen e impacto siempre creciente del tráfico rodado es el centro de los problemas ligados a la contaminación del aire y a la seguridad por carretera a los que se ven enfrentadas nuestras ciudades.

Estos problemas medioambientales deben considerarse como una señal de alarma anunciadora de una crisis más grande, lo cual hará que se vuelva a pensar cuales serían los modelos actuales de organización y de urbanización. Hay, naturalmente, sensibles diferencias entre unas ciudades europeas y otras, existiendo variaciones tanto en cuanto a sus funciones económicas como en su situación geográfica. No obstante, presentan también no pocos puntos comunes.

El Libro Verde de la Comisión comienza por subrayar que incluso si los Tratados no reconocen competencias directas a la CE en lo que se refiere a las zonas urbanas la mayoría de las políticas comunitarias tienen efectos directos o indirectos en las ciudades. A este respecto, se puede citar las medidas antes mencionadas que tratan sobre el entorno urbano -el aire, el agua, el ruido y los desperdicios-, y, por tanto, sobre la calidad de la vida en el medio urbano. Existen igualmente medidas destinadas a preservar el patrimonio arquitectónico que constituye la riqueza cultural y artística de nuestras ciudades. Los programas y las inversio-

nes financiadas por la CE mediante el FEDER y el Fondo Social tienen también un impacto nada desdeñable sobre las ciudades situadas en regiones menos desarrolladas así como en ciudades afectadas por el declive industrial y una tasa de paro elevada.

Las políticas sectoriales, industriales y de investigación de la Comunidad deben tener en cuenta los problemas urbanos e ir convergiendo gradualmente con vistas a crear una estrategia comunitaria de protección de las ciudades de Europa. Esta idea es importante en la medida en que esas políticas pueden ejercer una notable influencia en el terreno de los transportes, de la energía y de los asuntos sociales.

Centremos ahora la atención en las líneas de acción prioritarias que propone el Libro Verde:

D) Planificación urbana

Líneas de acción propuestas

1. La Comisión debe definir, en colaboración con los Estados miembros y las autoridades locales, las orientaciones que favorezcan la integración de consideraciones ecológicas en las estrategias urbanísticas. Estas orientaciones tenderán a modificar la práctica urbanística y proporcionarán un complemento importante a la directiva contemplada sobre la evaluación ecológica de las políticas, proyectos y programas de acondicionamiento.

2. La prosecución de la investigación sobre el tratamiento de los suelos contaminados, que a menudo obstaculizan el reacondicionamiento de los lugares urbanos existentes, debe estimularse.

3. Debe concederse una ayuda financiera complementaria a proyectos pilotos dirigidos a revitalizar las zonas urbanas desfavorecidas, mejorando el acceso a las posibilidades que ofrece la ciudad. Estas iniciativas deben, al mismo tiempo, estar atentas a la ayuda y protección de los habitantes actuales de estos espacios. La Comisión debe contemplar, igualmente, una ampliación de estas medidas sobre la base de la experiencia adquirida en el marco de los proyectos pilotos.

4. La CE debe plantearse la posibilidad de ampliar la ayuda financiera a otras acciones y regiones que no sean las previstas actualmente por los Fondos estructurales.

II) Transporte urbano

Líneas de acción propuestas

La Comunidad debe:

1. Incitar a los poderes municipales a integrar las decisiones relativas al futuro desarrollo coordinado de los transportes en común y de la construcción por carretera en sus políticas de transportes y de afectación de los suelos. La Comisión debe reclamar que las peticiones de ayuda de los Fondos estructurales destinada a las infraestructuras de transporte hagan prueba, de ahora en adelante, de tal integración.

2. Estimular la innovación en materia de transporte en común y de gestión ecológica del tráfico urbano mediante la financiación de proyectos pilotos. Los proyectos de investigación deben dirigirse prioritariamente a los transportes en

común innovadores, a los vehículos limpios, a la bicicleta y a los métodos de gestión del tráfico cuyo objetivo principal es reducir los efectos negativos sobre el medio ambiente.

3. Promover el intercambio intracomunitario de informaciones sobre la gestión del tráfico urbano con el fin de que un máximo de enseñanzas puede sacarse de un amplio abanico de experiencias.

4. Posibilitar aún más, eventualmente por medio de la financiación de proyectos pilotos, el recurso a instrumentos económicos, tales como el pago de una tarifa en carretera para contribuir a resolver los problemas medioambientales del tráfico urbano.

III) Protección y promoción del patrimonio histórico

Líneas de acción propuestas.

1. La Comunidad debe asignar fondos públicos más sustanciosos para la conservación de los edificios y de las zonas históricas que presenten un interés europeo.

2. Conviene examinar las ventajas potenciales de un sistema comunitario de reconocimiento del valor histórico y cultural de algunos edificios o barrios.

IV) Protección y promoción de los espacios naturales intraurbanos.

Líneas de acción propuestas.

1. La Comisión debe contemplar un programa de proyectos pilotos, a nivel de la Comunidad, destinados a ilustrar las

ventajas de los planes verdes y de los programas de acción.

2. Es preciso estimular a las autoridades municipales a que revisen sus políticas en materia de creación de espacios públicos y a aprovechar cada ocasión para desarrollar esos espacios.

V) Industria urbana

Línea de acción propuesta

La Comisión debe elaborar unos métodos de asistencia a las PYMES para permitirles remediar los problemas medioambientales que engendran sus actividades.

VI) Gestión de la energía urbana

Líneas de acción propuestas

1. La Comunidad debe proseguir y reforzar sus actividades en el campo de la gestión de la energía urbana. Ello se haría estimulando y ayudando a las ciudades a adoptar medidas en tal sentido, y también a difundir consejos útiles en este marco, como por ejemplo, sobre la concepción de los edificios, teniendo presente los ahorros de energía. Y, finalmente, se debería ayudar a demostrar las ventajas de las diferentes técnicas de control de la energía gracias a los proyectos pilotos.

2. La legislación comunitaria en materia de normas aplicables a los productos define ciertos criterios para los materiales de aislamiento utilizados en la construcción, pero no existe actualmente ninguna legislación comunitaria que imponga efectivamente el respeto de normas particulares en las nuevas cons-

trucciones. La CE ha formulado ya recomendaciones sobre el particular, por lo que sería oportuno que se legislara en la materia.

3. El recurso a ciertos medios económicos para estimular el control de la energía en los edificios debe ser objeto de un informe y de una proposición detallados.

4. Los problemas públicos deben ser incitados a mostrar el ejemplo tomando medidas favorables para el control de la energía en los inmuebles que acogen sus actividades.

VII) Gestión de los residuos

Líneas de acción propuestas

1. La Comisión debe incitar a los poderes municipales a tener más en cuenta los imperativos de la gestión de los residuos en la elaboración de sus políticas de gestión urbana a corto y a largo plazo: designación de lugares para la recogida selectiva de desperdicios domésticos e

implantación de instalaciones de tratamiento, racionalización de los reconocidos y de los horarios de recogida de las inmundicias y organización de la eliminación de los residuos de las instituciones dependientes de la infraestructura social (hospitales, Universidades, etc.).

2. La Comisión debe estimular financieramente la investigación y los proyectos destinados a convencer a la población de la importancia de la higiene pública, a promover las concepciones urbanísticas y arquitectónicas que favorecen la selección o clasificación de los residuos en la fuente y su recogida selectiva, así como a encontrar nuevas utilizaciones para los residuos urbanos, sobre todo los procedentes de la construcción.

3. La Comisión debe promover el intercambio de informaciones y de experiencias en materia de higiene pública, especialmente en lo referente a las técnicas de limpieza, a la sensibilización del público y a los instrumentos legales, y al reciclaje de los residuos urbanos.

LA NUEVA DIMENSION CIENTIFICA EN LA COMUNIDAD

La Comunidad europea está apostando fuertemente por la ciencia y la tecnología. Sus iniciativas en el terreno de I+D están siendo impulsadas con vistas a contar con los medios e instrumentos necesarios que le haga mucho más competitiva frente a Estados Unidos y Japón.

La dimensión que ofrecen los nuevos países del Este y Centro de Europa, tras su incorporación al mercado de Europa Occidental, plantea a la CE la idea de ampliar sus investigaciones a estos países, los cuales están perfectamente cualificados para prestar una eficaz colaboración al mundo de la ciencia.

Esta circunstancia, unida al necesario avance que ha de efectuarse en esta campo, ha supuesto que el Consejo preste una mayor atención a las sucesivas proposiciones que le presenta la Comisión en materia de I+D.

Los puntos abordados por el Consejo son los siguientes:

Cooperación científica y técnica con los terceros países.

Ha habido dos comunicaciones presentadas al Consejo, una sobre los aspectos generales de la cooperación científica y técnica con los terceros países, y otra sobre la cooperación con los países de Europa Central y Oriental.

El Consejo estuvo discutiendo las características esenciales de estas comunicaciones, concluyendo que el COREPER debe estudiar con gran atención las perspectivas políticas que ofrece una colaboración de esta magnitud. Tras este estudio, la Comisión contaría ya con las orientaciones pertinentes en cuanto a la política comunitaria a desarrollar en este terreno, pudiendo indicar cual debería ser, en la práctica, la política de la CE respecto de los terceros países, teniéndose presente las disposiciones relativas a la puesta en marcha del tercer programa marco 1990-1994.

Cooperación en el campo de la investigación científica y técnica (COST) y los Estados de Europa Central y Oriental.

El Consejo ha adoptado una resolución sobre esta cooperación, basándose en la

adoptada sobre COST el 20 de junio de 1989, así como también en las conclusiones de los Consejos Europeos celebrados los días 8 de diciembre de 1989 y 28 de abril de 1990 sobre los países de Europa Central y Oriental, y en la declaración adoptada por el Consejo el 23 de abril de 1990 relativa a la contribución complementaria que la Comunidad puede aportar a estos países en el marco de su política de investigación.

El Consejo ha valorado muy positivamente el hecho de que el Comité de altos funcionarios "COST" haya examinado una proposición relativa al papel de la acción COST respecto de los Estados de Europa Central y Oriental, los cuales están inmersos en profundas reformas. También señala el Consejo que las acciones COST de la categoría B están ya abiertas a la participación de Estados no miembros de la acción COST, principalmente a otros países europeos tras el oportuno examen caso por caso.

El Consejo se felicita por la posibilidad de integrar progresivamente en el marco de la acción COST a los países de Europa Central y Oriental inmersos en procesos de reformas democráticas. La cooperación en materia de I+D con estos países debería tener una justificación científica clara y presentar una ventaja mutua. Reconoce el Consejo, en efecto, los ventajas que implica la ampliación del campo de cooperación de la acción COST por el hecho de la participación de estos Estados. En este sentido, incita al Comité de altos funcionarios "COST" y a la Comisión europea a emprender, juntamente con los países interesados, un examen en profundidad de las modalidades de esta ampliación, incluidos los ajustes de que debería ser objeto la acción COST, y a informar al Consejo de los resultados de este examen.

Programa específico para la preparación de la puesta a punto de un sistema EUROTRA operativo.

El Consejo ha adoptado una proposición común sobre la proposición de decisión relativa a un programa específico para la preparación de la puesta a punto de un sistema Eurotra operativo.

Este programa, con una dotación financiera, para dos años, de 10 millones de Ecus, incluidos los gastos para un efectivo de cinco agentes tendrá como objetivo realizar la primera etapa hacia la puesta a punto de un sistema operativo de traducción automática de concepción avanzada, capaz de tratar todas las lenguas oficiales de la Comunidad. Los objetivos específicos del programa serán los siguientes:

- a) *Creación de las condiciones de la transición hacia un sistema operativo:*
- aplicación de un entorno de desarrollo, de prueba y de investigación capaz de apoyar sistemas a gran escala;
 - extensión de la cobertura lingüística y experimentación a gran escala de los módulos de análisis y de síntesis para todas las lenguas cubiertas por Eurotra;

definición de métodos comunes de puesta a punto a gran escala para la traducción automática y otras aplicaciones incluida la lengua materna;

experimentación y evaluación de la transferencia por "relais", con utilización de una estructura de interfase como pivote;

investigación, aplicación prototipo y evaluación de nuevos modelos lingüísticos dirigidos a mejorar la capacidad interlingüística de la estructura interfase y a controlar la sobregeneración;

b) Estado de avance de los trabajos sobre la lexicografía y terminología:

- definición de métodos e instrumentos comunes para la integración de recopilaciones de léxicos y terminologías existentes;

- participación en la definición de normas internacionales para los datos sobre textos, léxicos y terminología;

c) Proyectos de formación y de cooperación:

- formación de investigadores y de ingenieros por medio de un programa de becas;

- implantación, experimentación y evaluación de programas de cooperación entre institutos de investigación e industria.

El desglose indicativo del montante de 10 millones de Ecus estimados necesarios para la ejecución del programa se presentará como sigue (en miles de millones de Ecus):

• estructura para la puesta a punto del sistema	2.000
• contribución de la CE a los equipos nacionales de investigación	4.000
• proyectos de investigación a gastos compartidos	3.000
• formación, subvenciones, evaluación	1.000
TOTAL	10.000

Programa específico de investigación y de desarrollo tecnológico en el campo de los transportes (EURET) 1990/1993.

El Consejo adoptó una posición común sobre la proposición de decisión con vistas a la creación del programa de EURET.

Este programa, con una dotación financiera de 25 millones de Ecus -incluido un efectivo de seis agentes-, para un período de tres años, cubrirá los siguientes campos:

- la competitividad: mejorar la eficacia y la competitividad de los medios de transportes y de las industrias correspondientes mediante la reducción de los costes y la mejora de los resultados, la calidad del servicio y de la gestión de los diferentes sistemas y de sus componentes;
- la seguridad: mejorar la seguridad de los transportes y las condiciones de trabajo;
- la protección del medio ambiente; reducir los efectos perjudiciales de los medios de transporte al medio ambiente.

La investigación comunitaria en materia de transportes debe ser concebida en interés del conjunto del sistema de transportes de la Comunidad, teniendo siempre la preocupación de una activación y estimulación coherente de dicha investigación. Debe ayudar a la toma de decisión en materia de política de transportes, de investigación y de política industrial en los sectores que afectan al transporte en general.

El programa EURET, teniendo en cuenta la complejidad y la dimensión del sector, tratará sobre un número restringido de temas de investigación de carácter prioritario. Este programa tendrá tres objetivos particulares:

- la optimización de la explotación de las redes de transportes;
- la logística;
- la reducción de los efectos externos dañinos.

Los elementos específicos y la distribución indicativa de los fondos asignados son los siguientes:

	<i>(millones de Ecus)</i>
1) OPTIMIZACION DE LA EXPLOTACION DE LAS REDES DE TRANSPORTES	16,5 (66%)
1.1 Análisis coste-beneficio y multicriterios para la construcción de nuevas carreteras	0,5
1.2 Concepción del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario	5,0
1.3 Concepción y evaluación de un sistema de gestión del tráfico marítimo	3,0
1.4 Experimentación de los intercambios de datos automatizados aire-tierra para los sistemas de gestión del tráfico aéreo en Europa	5,0
1.5 Estudio del puesto de trabajo del controlador en los sistemas de gestión del tráfico aéreo	3,0
2) Logística	7,5 (30%)
2.1 Escenario económico y evolución de la demanda en materia de transporte de mercancías en la Comunidad	0,5
2.2 Investigación económica y técnica sobre los transbordos de mercancías. Concepción y evaluación de sistemas de transbordo rápido	3,0
2.3 Optimización de los medios humanos en el transporte marítimo	3,0
2.4 Toma en consideración de los factores humanos en el sistema hombre-barco	1,0
3) Reducción de los efectos externos	1,0 (4%)

3.1 Métodos mejorados de evaluación de la seguridad de conducción de los conjuntos coche particular-remolque

0,5

3.2 Evaluación de la seguridad de conducción de los vehículos comerciales. Combinaciones posibles camión-remolque

0,5

25,0

FORMACION INICIAL Y CONTINUA DE LOS ENSEÑANTES: IGUALDAD DE OPORTUNIDADES.

La igualdad de oportunidades entre jóvenes de ambos sexos en materia de educación en el contexto de la formación inicial y continua de los enseñantes ha sido valorado positivamente por la Comunidad Europea.

La cuestión de la igualdad se presenta como uno de los principales objetivos de la próxima fase de cooperación europea en materia educativa, de acuerdo con las líneas directrices de la Comisión Europea, a medio plazo (1989-1992), en el campo de la educación y de la formación. Hay, en efecto, algunas resoluciones del Consejo como la de 6 de octubre de 1989* sobre la cooperación y la política comunitaria en materia de educación con la perspectiva de 1993. En este sentido, habría que resaltar que la igualdad de oportunidades en lo que concierne al acceso a una enseñanza de calidad es considerada como uno de los elementos fundamentales de la realización de una Europa de la formación.

Esta idea llevó al Consejo de Ministros, hilando con la información aparecida en el núm. 218 de Europa/SUR sobre esta cuestión, en su sesión del 31 de mayo, a elaborar una serie de conclusiones que resultan de gran interés para valorar debidamente la igualdad de oportunidades en el terreno de la educación. Antes que nada, el Consejo reconoce que la importancia concedida efectivamente por los sistemas educativos a las cuestiones relativas a la igualdad de oportunidades es un índice importante de la calidad de esos sistemas.

Las conclusiones a las que llegó el Consejo son las siguientes:

- los enseñantes tienen un papel funda-

mental a desempeñar en la realización de este objetivo;

- la naturaleza y la calidad de la formación inicial y continua de los enseñantes son un factor importante de éxito en la prosecución de ese objetivo;

- es necesario sensibilizar más a los enseñantes respecto de la igualdad de oportunidades en la educación, y mejorar su aptitud para promoverla.

El Consejo ha convenido, en el contexto de las conclusiones, que:

- las autoridades competentes de los Estados miembros

(*) D.O.C.E. C 277 de 31.10.89

- deberían examinar las disposiciones actuales en lo que se refiere a la igualdad de oportunidades en materia

de educación recogidas por los programas de formación de los enseñantes. habría que estudiar como esta cuestión podría impregnar aún más la formación inicial y continua de los enseñantes o integrarse en esta formación si fuere necesario;

- debería estimularse el desarrollo de los estudios sobre la condición femenina y de investigación relativos a los problemas ligados a los sexos en establecimientos de estudio e investigación apropiados, sobre todo en aquellos de enseñanza superior, en los Estados miembros. También se habría de reforzar los vínculos entre las personas comprometidas con estos estudios e investigaciones y aquellas responsables de la formación de los profesores;

- sería preciso considerar, en los Estados miembros, la formación de los profesores como una misión prioritaria en todo aquellos que se refiere a la igualdad de oportunidades en materia de educación, con el fin de alcanzar los mejores resultados posibles en el marco de los recursos de que se dispone.

El Consejo de Ministros tomó nota de que en el marco del programa de acción sobre la igualdad de oportunidades ha sido elaborado un proyecto piloto de investigación - acción sobre esta cuestión, y en el contexto de la formación inicial y continua de los enseñantes, ha sido elaborado, esperándose que sus resultados puedan difundirse en el plazo más breve.

Por último, los ministros de Educación reunidos en el seno del Consejo piden a la

Comisión lo siguiente:

- que examine por qué medios puede completar y apoyar las acciones emprendidas por los Estados miembros en lo que se refiere a la igualdad de oportunidades en materia educativa en el contexto de la formación inicial y continua de los enseñantes;

- que organice intercambio de informaciones y de experiencias entre los Estados miembros relativos a ejemplos de buena práctica en este terreno;

- que elabore, en colaboración con el grupo de trabajo de la Comisión sobre la igualdad de oportunidades en materia educativa, un informe de actividad basado entre otras cosas sobre la experiencia de los Estados miembros.

Reunión de los altos funcionarios del sector de la Educación

El Consejo de Ministros ha querido conceder nuevamente una gran importancia a la necesidad de mejorar el conocimiento de los diferentes sistemas de enseñanza en la Comunidad. Igualmente, el Consejo, en virtud de la reunión de estos altos funcionarios del sector, pretende asegurar que las reformas educativas emprendidas en los Estados miembros puedan conseguirse teniendo pleno conocimiento de la experiencia de los otros países comunitarios, así como también examinar las cuestiones políticas y problemas de interés común con vistas a mejorar la calidad de los sistemas de enseñanza.

El Consejo reafirma la autoridad de las reuniones regulares a nivel comunitario entre los altos funcionarios de los Esta-

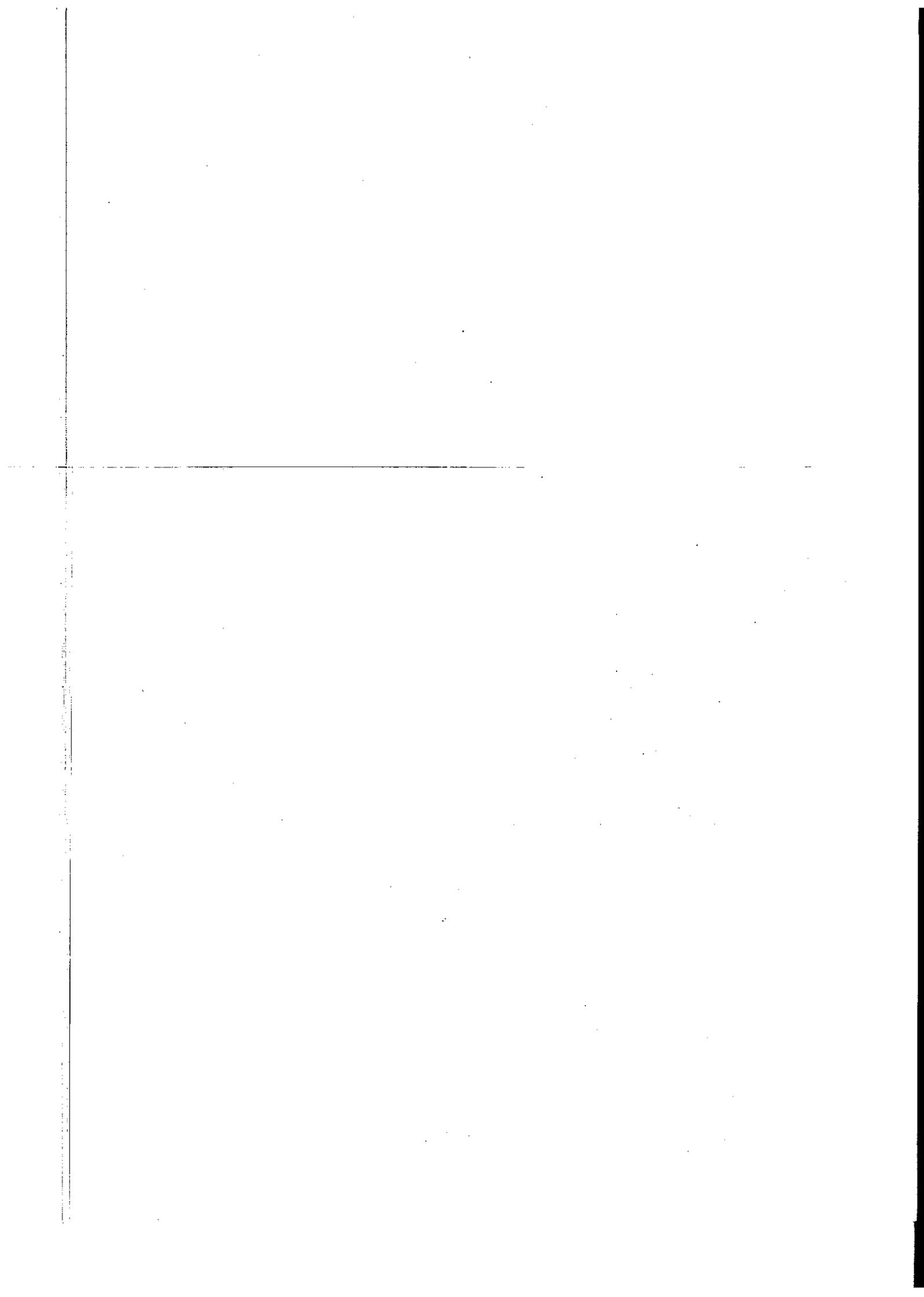
dos miembros, pues de esta manera se contribuye a la formulación de las políticas educativas en colaboración con los altos funcionarios de la Comisión Europea. La presidencia de estas reuniones recaerá en el país que asume la Presidencia de turno del Consejo, convocando el presidente las reuniones, bien a propia iniciativa, bien a petición de un Estado miembro o de la Comisión. Presentará al Comité de la Educación, tras haber consultado a las dos Presidencias siguientes, un proyecto de programa de trabajo para dichas reuniones.

El Consejo y los ministros de Educación reconocen la contribución que puede aportar la red EURYDICE, en la medida en que constituye un instrumento esencial para mejorar el conocimiento mutuo de los sistemas educativos en la Comunidad y con idea de proporcionar

determinadas informaciones que sirven para comparar la evolución de estos sistemas en el seno de la Comunidad.

Además, el Consejo reconoce también la contribución que aporta el programa ARION de visitas de estudios para los especialistas y administradores en materia de educación, en virtud del cual éstos han podido mejorar sus conocimientos de otros sistemas educativos europeos. Han acordado que este programa de visitas pueda incluir temas de interés común desvelados en las reuniones de los altos funcionarios.

La presidencia evaluará la experiencia adquirida sobre la base de todas estas conclusiones, así como el seguimiento de las reuniones, presentando un informe al Comité de Educación y al Consejo en 1992.



LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES

IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO. LEGISLACION NACIONAL CONTRARIA AL DERECHO COMUNITARIO.

La Comisión de las Comunidades c/ El Reino de España

Recurso por incumplimiento de Estado. As: C-31/89

El Tribunal de Justicia de las Comunidades ha fallado en contra de España en un recurso de incumplimiento que la Comisión de las Comunidades había interpuesto contra una disposición española contraria al Derecho comunitario. En efecto, España no concede la franquicia total del IVA en la importación definitiva por un particular de vehículos automóviles de uso privado, así como, remolques, motocicletas, embarcaciones de recreo y aviones de turismo procedentes de otro Estado miembro, todo ello en contra de lo dispuesto en la Directiva 83/183/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983.

(DOCE C 151)

SUSPENSION DE LA APLICACION DE LA "MERCHANT SHIPPING ACT". DISCRIMINACION DE LAS EMPRESAS PESQUERAS ESPAÑOLAS EN EL REINO UNIDO.

Competencia de los órganos jurisdiccionales nacionales para suspender la aplicación de normas nacionales cuando éstas están a la espera de una cuestión prejudicial por conflicto con el Derecho comunitario.

Decisión prejudicial. As: C-213/89

La "House of Lords", Cámara de los Lores, había planteado una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia de las Comunidades en el curso de un litigio

principal que enfrenta al Ministerio de Transportes británico con empresarios pesqueros españoles que operan en territorio del Reino Unido. La aprobación de una nueva legislación sobre matriculación de buques pesqueros en el Reino Unido, "Merchant Shipping Act", supone de hecho la exclusión de un cierto número de buques, españoles, por no cumplir una serie de requisitos que las nuevas disposiciones exigen. Ante esta situación los afectados habían recurrido ante los Tribunales británicos argumentando que esa legislación nacional es contraria al Derecho comunitario.

A la espera de la resolución del conflicto principal, la "House of Lords" había solicitado a la Corte comunitaria que se pronunciara prejudicialmente sobre si un órgano jurisdiccional nacional, británico en este caso, podía ordenar medidas provisionales, como era solicitado por los demandantes, que excluyeran la aplicación de la norma atacada en tanto se solucionase el conflicto principal.

El Tribunal de Justicia de las Comunidades ha declarado que un órgano jurisdiccional nacional al que le haya sido sometido un litigio relativo al Derecho Comunitario ha de excluir la aplicación de la norma atacada si el único obstáculo que exista para la ordenación de medidas provisionales de este tipo es una norma de Derecho nacional. La importancia de la decisión del Tribunal de Justicia de las Comunidades estriba en este caso en que supone la inaplicación de la ley británica que impedía, hasta ahora, que las empresas pesqueras españolas pudieran seguir registradas en el Reino Unido.

(DOCE C 169)

Asuntos pendientes

MEDIDAS DE EFECTO EQUIVALENTE A LAS RESTRICCIONES A LA LIBRE CIRCULACION DE PRODUCTOS.

Plubivía SAE c/ la Generalitat de Cataluña

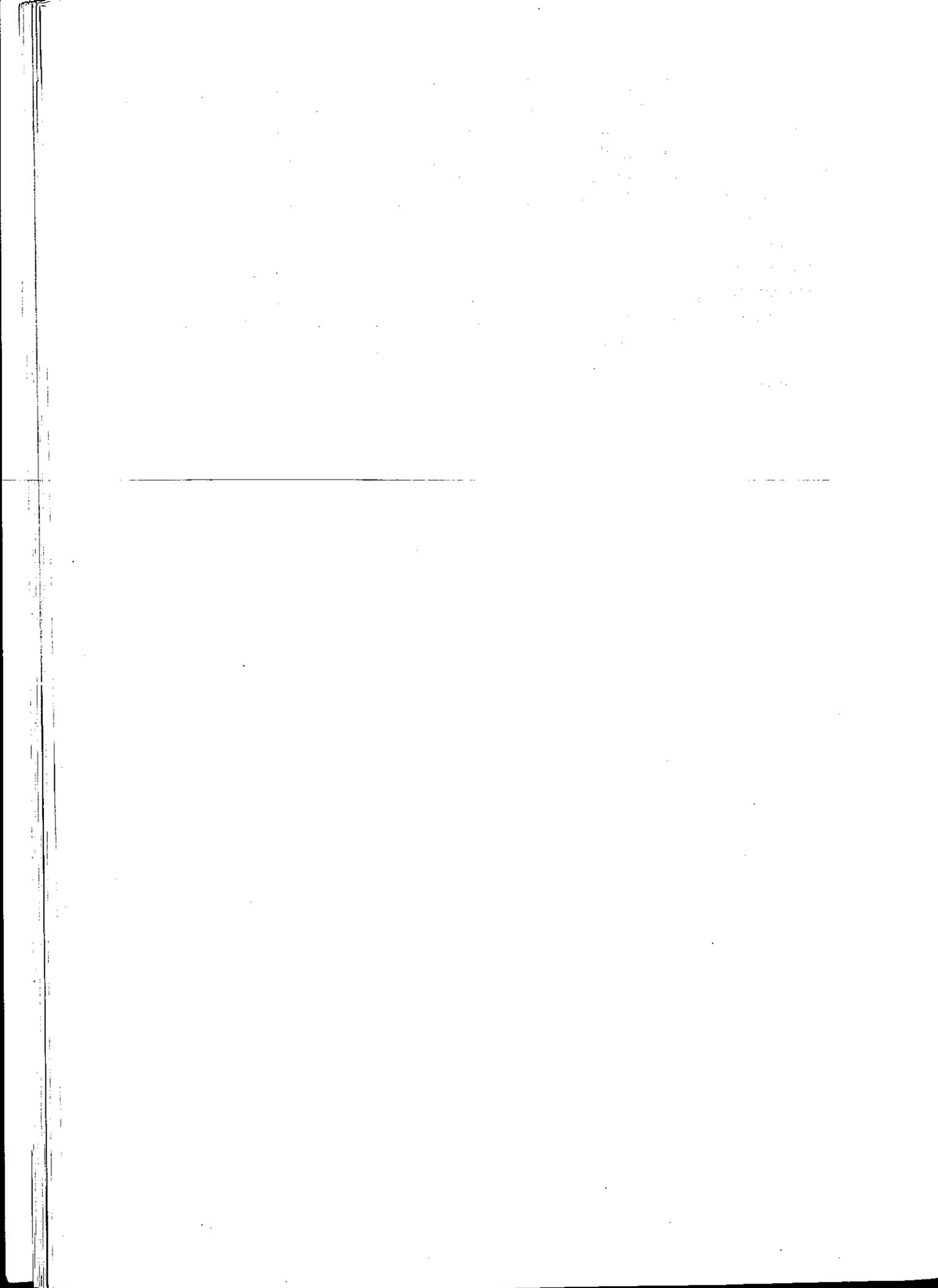
Petición de decisión prejudicial. As: C-176/90

La Sala de Contencioso-Administrativo, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha planteado mediante auto presentado al Tribunal de Justicia de las Comunidades una petición de decisión prejudicial. La petición se enmarca dentro de un litigio principal que enfrenta a Plubivía SAE y al Departamento de Sanidad y Seguridad Social de la Generalitat de Cataluña.

El alto tribunal catalán quiere saber si una prohibición de publicidad de bebidas por motivos de salud pública puede constituir una restricción encubierta a la libre circulación de productos o un medio de discriminación arbitraria. Si la respuesta es afirmativa, quiere saber igualmente si ello significa que un Estado miembro puede legalmente prohibir de manera parcial la publicidad de bebidas en razón de la protección de la salud de las personas de acuerdo con las leyes internas.

El origen del conflicto está en la aplicación de una ley de Parlamento catalán, con competencias estatutarias sobre la materia, según la cual en el territorio de esa Comunidad está prohibida la publicidad de bebidas alcohólicas de más de 23 grados en medios de comunicación, calles y carreteras, salvo las señales indicativa en centros de producción y venta , cines, transportes públicos.

(DOCE C 166)



AYUDAS, PRECIOS, PROGRAMAS, CONVOCATORIAS*

AYUDAS

Agricultura

- Guisantes, habas, haboncillos y altramuces. Precio umbral desencadenante de la ayuda. (R 1755)
(DOCE L 162)
- Forrajes secos. Modificación del régimen de ayuda como consecuencia de los ajustes monetarios de cinco de enero. (R 1757)
(DOCE L 162)
- Carne de porcino. Disposiciones especiales en materia de restituciones. (R 1844)
(DOCE L 168)
- Sector ovino y caprino. Determinación de la pérdida de renta a efecto del pago de la prima. (R 1847)
(DOCE L 168)
- Semillas de cáñamo. Importe de la ayuda fijada en ecus como consecuencia del ajuste monetario de cinco de enero de 1990. (R 1870)
(DOCE L 170)
- Semillas de girasol. Disposiciones transitorias en favor de las semillas cosechadas y transformadas en España antes de 1991. (R 1869)
(DOCE L 170)
- Aplicación del tipo más bajo de la restitución a la exportación de determinados productos del sector del tabaco crudo. (R 1968)
(DOCE L 178)
- Semillas. Montante de la ayuda en ecus y reducción debido al ajuste monetario de 5 de enero de 1990. (R 1979)
(DOCE L 179)
- Sector vitivinícola. Fijación de las restituciones a la exportación. Mod. (R 1984)
(DOCE L 179)
- Porcino, ovino, caprino y caballar. Fondos de promoción. (D 362)
(DOCE L 179)
- Cítricos. Modalidades de aplicación del régimen de promoción de transformación y comercialización de productos transformados. Mod. (R 2025)
(DOCE L 184)

(*) R = Reglamento; L = Directiva; D = Decisión; X = Otros.

- Azúcar destinado a la industria química. Modalidades de aplicación de la restitución a la producción. Mod. (R 2029)
(DOCE L 186)
- Restituciones a la exportación de productos agrícolas. Control físico de las exportaciones. (R 2030)
(DOCE L 186)
- Aceite de oliva. Medidas destinadas a mejorar la calidad de la producción. Disposiciones de aplicación. Mod. (R 2047)
(DOCE L 187)
- Tabaco. Primas que deben pagarse en aplicación del régimen de cantidades máximas garantizadas. (R 1046)
(DOCE L 187)
- Algodón. Disposiciones de aplicación del régimen de ayudas a los pequeños productores. (R 2048)
(DOCE L 187)
- Lúpulo. Importe de la ayuda. (R 2072)
(DOCE L 190)
- Vacuno. Modalidades de aplicación del régimen de primas para vacas que amamanten a sus crías. Mod. (R 2079)
(DOCE L 190)
- Tomates. Ayuda a la producción de de productos transformados. (R 2080)
(DOCE L 190)
- Ciruelas pasas. Ayuda a la producción. (R 2081)
(DOCE L 190)
- Higos secos. Ayuda a la producción. (R 2082)
(DOCE L 190)
- Conservas de piñas. Ayuda a la producción. (R 2083)
(DOCE L 190)
- Leguminosas grano. Importe de la ayuda. (R 2084)
(DOCE L 190)

Estructuras agrarias

- Solicitudes de ayudas en forma de Programas Operativos de la sección Orientación del FEOGA para inversiones en transformación y comercialización de productos agrícolas y silvícolas. (R 1935)
(DOCE L 174)
- Porcentajes de financiación comunitaria aplicable a medidas sobre retirada de tierras. Mod. (R 1941)
(DOCE L 174)

Estructuras

- Intereses de demora que deberán pagarse en caso de devolución con retraso de las ayudas de los Fondos Estructurales. (R 1865)
(DOCE L 170)

Pesca

- Ayuda para el establecimiento de un soporte informático que ayude a constituir un fichero de los buques pesqueros de Grecia. (D 336)
(DOCE L 162)
- Calamares. Ayuda al almacenamiento privado. (R 1913 y 1914)
(DOCE L 173)
- Atunes suministrados a la industria conservera. Indemnización compensatoria a las organizaciones de productores. Período 1 de julio a 30 de septiembre de 1989. (R 2065)
(DOCE L 188)

PRECIOS

Agricultura

- Guisantes, habas, haboncillos y altramuces. Precio objetivo y precio mínimo fijados en ecus y reducidos como consecuencia del ajuste monetario de 5 de enero. (R 1755)
(DOCE L 162)
- Semillas de colza, nabina, girasol y soja. Precios indicativos, intervención y mínimos fijados en ecus y reducidos como consecuencia del ajuste monetario de 5 de enero. (R 1756)
(DOCE L 162)
- Forrajes desecados. Precio objetivo fijado en ecus y reducido como consecuencia del ajuste monetario de 5 de enero. (R 1758)
(DOCE L 162)
- Sector porcino. Coeficientes de ponderación para el cálculo del precio comunitario de mercado del cerdo sacrificado. (R 1761)
(DOCE L 162)
- Peras. Precios de referencia. (R 1837)
(DOCE L 162)
- Manzanas. Precios oferta comunitarios aplicables con respecto a España. (R 1838)
(DOCE L 162)
- Peras. Precios oferta comunitarios aplicables a España. (R 1838)
(DOCE L 162)
- Manzanas. Precios de referencia. (R 1840)
(DOCE L 162)
- Maíz híbrido y sorgo híbrido destinados a la siembra. Precios de referencia. (R 1849)
(DOCE L 1849)
- Patatas. Precio que debe pagarse por la cantidad necesaria- y determinación de la misma- de patatas para la fabricación de una tonelada de fécula. Mod. (R 1846)
(DOCE L 1846)

- Frutas y hortalizas. Coeficientes de adaptación que se han de aplicar a los precios de compra. (R 1940)
(DOCE L 174)
- Ovino. Estacionalización del precio de base y de nivel corrector. (R 1973)
(DOCE L 179)
- Tomate. Precio mínimo a los productores. (R 2080)
(DOCE L 190)
- Ciruelas secas. Precio mínimo a los productores. (R 2081)
(DOCE L 190)
- Higos secos. Precio mínimo a los productores. (R 2082)
(DOCE L 190)
- Conserva de piña. Precio mínimo a los productores. (R 2083)
(DOCE L 190)

Pesca

- Calamares congelados. Precios de referencia. (R 1915)
(DOCE L 173)

PROGRAMAS

- Fomento de las tecnologías energéticas en Europa. (Programa THERMIE). (R 2008)
(DOCE L 185)

CONVOCATORIAS

- Estudio sobre la utilización de las tecnologías de la información y de las comunicaciones por grandes sectores de actividad en Europa. Invitación a licitación. (X)
(DOCE C 166)
- "Plataforma Europea". Condiciones para la participación. (X)
(DOCE C 167)
- EXPOSICION UNIVERSAL DE SEVILLA. Tienda del Pabellón de las Comunidades Europeas. Procedimiento restringido. (X)
(DOCE C 173)

PROCESO LEGISLATIVO COMUNITARIO*

POSICIONES COMUNES**

- Tránsito comunitario. (R)
(DOCE C 172)
- Cuentas anuales y cuentas consolidadas en lo respectivo a las excepciones previstas en favor de las PYMES y publicación de cuentas anuales en ecus. Mod.(L)
(DOCE C 172)
- Seguro directo de vida. Ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios. Mod. (L)
(DOCE C 172)
- Cuentas anuales y cuentas consolidadas. Ambito de aplicación. (L)
(DOCE C 172)
- Seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos automóviles y seguro directo distinto del seguro de vida. (L)
(DOCE C 172)

DICTAMENES E INFORMES

- Informe especial del Tribunal de Cuentas 3/90 sobre los préstamos y empréstitos comunitarios CECA, Euratom y NIC acompañado de la respuesta de la Comisión.
(DOCE C 160)
- Dictamen del Comité Económico y Social sobre la política mediterránea de la Comunidad.
(DOCE C 168)

PROPUESTAS

Economía y finanzas

- Adecuación del capital de las empresas de inversión y las entidades de crédito. (L)
(DOCE C 152)

(*) R = Reglamento; L = Directiva; D = Decisión; X = Otros.

(**) En virtud del artículo 149 del Tratado CEE, cuando un acto sea adoptado en cooperación con el Parlamento Europeo,

- IVA. Modificación por la que se completa el sistema común. (L)
(DOCE C 176)

Agricultura

- Creación de una red de centros de información sobre iniciativas para el desarrollo rural y mercados agrarios, denominada MIRIAM (D)
(DOCE C 158)

Pesca

- Protocolo para la fijación de las posibilidades de pesca y compensaciones financieras en el Acuerdo de pesca CEE-Angola. (R)
(DOCE C 181)

Transportes y Comunicaciones

- Tarifas de los servicios aéreos regulares. Mod. (R)
(DOCE C 164)
- Acceso de la compañías aéreas a las rutas de servicios aéreos regulares intracomunitarios y a la distribución de capacidad de pasajeros entre compañías aéreas en servicios aéreos regulares entre Estados miembros. (R)
(DOCE C 164)
- Aplicación del artículo 85 TCEE a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo. (R)
(DOCE C 167)

Política social

- Protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al amianto durante el trabajo. Mod. (L)
(DOCE C 161)
- Libre circulación de trabajadores dentro de la Comunidad. Mod. (R)
(DOCE C 177)

Consumo

- Publicidad de los medicamentos para el uso humano. (L)
(DOCE C 163)
- Procedimiento comunitario sobre la transparencia de los precios de consumo industrial final de gas y electricidad. Mod.(L)
(DOCE C 164)

Estadísticas

- Estadísticas sobre intercambios de bienes entre los Estados miembros. (R)
(DOCE C 177)

NUEVAS DISPOSICIONES EN VIGOR

Incorporación de la RDA a las Comunidades*

- Medidas transitorias para los intercambios con la RDA y modalidades de aplicación. (R 1794 y 1795)
(DOCE L 166)
- Suspensión de los derechos de aduana y de las restricciones cuantitativas para los productos CECA procedentes de la RDA. (R 1796)
(DOCE L 166)
- Prueba exigida para los productos agrícolas que abandonen el territorio aduanero comunitario por la frontera interalemana. (R 1912)
(DOCE L 173)
- Medidas transitorias para los intercambios de productos agrícolas y de la pesca con la RDA. (R 2060)
(DOCE L 188)
- Consecuencias de la falta de fijación del tipo de restitución para los productos agrícolas exportados en forma de mercancías no incluidas en el anexo II del Tratado de Roma, con destino a la RDA. (R 2066)
(DOCE L 188)

Agricultura

- Disposiciones transitorias relativas a las bebidas espirituosas. Mod. (R 1759)
(DOCE L 162)
- Frutas y hortalizas. Normas de calidad para frutos grandes. Mod. (R 1763)
(DOCE L 162)
- Espárragos y escarolas witlof. Aplicación de categorías suplementarias. (R 1764)
(DOCE L 162)
- Productos fitosanitarios. Prohibición de salida al mercado y utilización de productos que contengan sustancias activas. (L 335)
(DOCE L 162)
- Cereales. Procedimientos y condiciones de aceptación por parte de los organismos de intervención. Mod. (R 1841)
(DOCE L 168)

(*) En este nuevo apartado de esta sección iremos recogiendo todas aquellas disposiciones que, directa o indirectamente, afecten a la incorporación del territorio de la actual República Democrática a las Comunidades Europeas. Idéntico apartado figurará, igualmente, en PROPUESTAS.

- Cereales y arroz. Determinación de los elementos de protección de la industria de transformación aplicable a los intercambios entre España y la Comunidad sin ampliar. (R 1845)
(DOCE L 168)
- Montantes compensatorios monetarios negativos. Disposiciones de aplicación del desmantelamiento automático. Mod. (R 1848)
(DOCE L 168)
- Controles de los Estados miembros de las operaciones comprendidas en el sistema de financiación por el FEOGA- Sección Garantía. Disposiciones de aplicación. (R 1863)
(DOCE L 170)
- Semillas oleaginosas. Toma y reducción de muestras y métodos de análisis. Mod. (R 1864)
(DOCE L 170)
- Sector ovino y caprino. Disposiciones de aplicación relativas a las importaciones procedentes de terceros países. Mod. (R 1868)
(DOCE L 170)
- Manzanas y peras. Retiradas preventivas. (R 1881)
(DOCE L 171)
- Aves de corral. Normas de comercialización. (R-1906)
(DOCE L 173)
- Huevos. Normas de comercialización. (R 1907)
(DOCE L 173)
- Corcho. Creación de un Comité Consultivo. (D 351)
(DOCE L 172)
- Frutas y hortalizas. Normas de calidad para lechugas, escarolas y pimientos dulces. Mod. (R 1967)
(DOCE L 178)

Pesca

- Totales admisibles de capturas para 1990 y determinadas condiciones en las que pueden pescarse. Mod. (R 1874)
(DOCE L 171)

Política de estructuras

- Disposiciones relativas a la utilización del ecu en la ejecución presupuestaria de los Fondos estructurales. (R 1866)
(DOCE L 170)

Protección de los consumidores

- Sistema comunitario de intercambio rápido de informaciones sobre los peligros derivados de la utilización de productos de consumo. Mod. (D 352)
(DOCE L 173)

- Procedimiento comunitario que garantice la transparencia de los precios aplicables a los consumidores industriales finales de gas y electricidad. (R 2008)
(DOCE L 185)

Política Social

- Protección de la dignidad de la mujer y del hombre en el trabajo. (X)
(DOCE C 157)
- Acción de asistencia a los parados de larga duración. (X)
(DOCE C 157)

Educación

- Integración de los niños y jóvenes minusválidos en los sistemas educativos ordinarios. (X)
(DOCE C 162)
- Reuniones de altos funcionarios de educación (X)
(DOCE C 162)
- Convenio relativo a las Escuelas Europeas. Preparación. (X)
(DOCE C 162)
- Fomento de la igualdad de oportunidades educativas entre los sexos en la formación inicial y la formación permanente de los profesores. (X)
(DOCE C 162)

Cultura

- Elección de la "Ciudad Europea de la Cultura" y Mes Cultural Europeo. (X)
(DOCE C 162)

Medio Ambiente

- Contingentes de importación de clorofluorocarbonos para el período 1 de julio de 1990 a 30 de junio de 1991.
(D 349)
(DOCE L 171)

Europa de los ciudadanos

- Derecho de residencia. (L 364)
(DOCE L 180)
- Derecho de residencia de los trabajadores por cuenta ajena o propia que hayan dejado de ejercer su actividad profesional. (L 365)
(DOCE L 180)
- Derecho de residencia de los estudiantes. (L 366)
(DOCE L 180)

Vertical text on the left margin, possibly a page number or header, which is mostly illegible due to the high contrast and scan quality. Some faint characters are visible, including what appears to be the number '1' near the top.

BIBLIOGRAFIA

KUSTER, Hanns Jürgen.— Fondements de la Communauté économique européenne / Hanns Jürgen Küster.— Luxembourg. OPOCE; Bruxelles: Labor, 1990 VII, 378 págs. (Collection Europe).
R. 2410.

PALMER, John.— El 92 y después / John Palmer.— Luxemburgo: OPOCE, 1990 (103 págs).
R. 2405.

LOUIS, Jean-Victor.— L'ordre juridique communautaire / par Jean-Victor Louis.— 4e éd. rev. et mise à jous.— Luxembourg: OPOCE, 1988 (Perspectives européennes).
R. 2401.

EL EMPLEO en Europa 1989 / Dirección General de Empleo, Relaciones Industriales y Asuntos Sociales.— Luxemburgo: OPOCE, 1990.
R. 2406.

ROY, O. du.— Hacia una política general del tiempo / O. du Roy, J.C. Feys, A.V. Meyer; AEGIST, Bruselas.— dublin: Fundación Dublín; Luxemburgo: OPOCE /distribuidor/, 1990 VI.
R. 2413.

NEGOCIATIONS salariales en Europe / Commission CE, Direction Générale de l'Émloi, des Relations industrielles et des Affaires Sociales.— Luxembourg: OPOCE, 1990 (42 págs).
R. 2412.

BURTON, Paul.— Crecimiento y abandono del hogar / Paul Burton, Ray Forrest y Murray Stewart; School for Advanced Urban Studies University of Bristol, Reino Unido.— Dublín: Fundación Dublín; Luxemburgo: OPOCE /distribuidor/, 1990 (70 págs).
R. 2409.

SEGAL QUINCE WICKSTEED LIMITED.— Evaluation of employment enterprise zones / Segal Quince Wickstead Limited.— Luxemburgo: OPOCE, 1990 (134 págs).
R. 2414.

RESEAU D'INFORMATION COMPTABLE AGRICOLE.— Economic results of agricultural holdings n° 5: 1986/87 = Résultats économiques des exploitations agricoles n° 5 1986/87 / Réseau d'Information Comptable Agricole.— Luxembourg: OPOCE, 1990 (228 págs).
R. 2416.

HAINES, R.C.— Estudio sobre las condiciones de seguridad en el manejo y control de los residuos peligrosos: informe de síntesis de los estudios realizados por la Fundación Europea para la mejora de las condiciones de vida y trabajo / R.C. Haines; ECOTEC Research and consulting ltd.— Dublín: Fundación Dublín; Luxemburgo: OPOCE /distribuidor/, 1990.
R. 2407.

REALIZACION del mercado interior: situación a diciembre de 1989: supresión de los controles en las fronteras: control de mercancías; control de las personas; Impuesto sobre el valor añadido; Impuestos especiales.— Bruselas: Comisión CE, 1990 VIII, (95 págs).
R. 2096.

REALIZACION del mercado interior: situación a 31 de diciembre de 1989: controles veterinarios y fitosanitarios: controles veterinarios, controles fitosanitarios. Bruselas: Comisión CE, 1990 IX (151 págs).

R. 2096.

REALIZACION del mercado interior: situación a 31 de diciembre de 1989: una nueva política comunitaria de normas técnicas: nuevo enfoque de la armonización; vehículos de motor; tractores y maquinaria agrícola; productos alimenticios; productos farmacéuticos; productos químicos; construcción; otros sectores.— Bruselas: Comisión CE, 1990 IX (183 págs).

R. 2096.

REALIZACION del mercado interior: situación a 31 de diciembre de 1989: condiciones para facilitar la cooperación industrial: Derecho de sociedades; propiedad intelectual; fiscalidad; Apertura de la contratación pública.— Bruselas: Comisión CE, 1990 VIII (65 págs).

R. 2096.

KLINGE, Gabriele.— Guía sobre la creación de empresas y actividades artesanales en la CE / Gabriele Klinge; manual elaborado por encargo de la Unión Europea de la Artesanía y las Pequeñas y Medianas Empresas (UEAPYME) para la Comisión de las Comunidades europeas.— Luxemburgo: OPOCE? 1990 (315 págs).

R. 2408.

HULOT, J.F.— Une analyse financière des entreprises agricoles dans la Communauté européenne / J.F. Hulot, J. Loyat.— Luxembourg: OPOCE, 1990 (104 págs).

R. 2415.

Las FINANZAS públicas de la Comunidad Europea: El presupuesto europeo tras la reforma de 1988.— Luxemburgo: OPOCE, 1990 (120 págs).

R. 2411.

COTIZACION ECU

(20 de Julio de 1990)

Francobelga y franco luxemburgués fin.		Escudo portugués	181,761
	42,6594	Dólar USA	1,26071
Marco alemán	2,06946	Franco suizo	1,77319
Florín holandés	2,33119	Corona sueca	7,49747
Libra esterlina	0,695183	Corona noruega	7,94376
Corona danesa	7,87442	Dólar canadiense	1,45323
Franco francés	6,94149	Chelín austríaco	14,5638
Lira italiana	1515,63	Marco finlandés	4,84114
Libra irlandesa	0,771740	Yen japonés	187,872
Dracma griega	202,597	Dólar australiano	1,60050
Peseta española	126,765	Dólar neozelandés	2,12528

Europa/SUR

Edita:

Consejería de Fomento y Trabajo
Junta de Andalucía

Presidente Consejo de Redacción:

Salvador Durbán Oliva
Secretario General de Economía y Fomento

Redacción:

Ricardo Franco Rojas
Javier Aroca Alonso

Documentación:

Margarita Prieto del Río
Leopoldo Fontán Rodríguez

Director:

Rafael Illescas Ortíz

Suscripciones y distribución:

Secretaría General de Economía y Fomento

Revista **Europa/SUR**
Avda. República Argentina, 31
41011-SEVILLA

Cuenta cte.: 01-181000-5
Banco Meridional (Agencia 3)
Avda. República Argentina, 31
41011-SEVILLA

Imprime:

Imprenta J. de Haro
c/ Fabié, 31
41010-SEVILLA

D.L. 343/83
ISSN 0212-7172

Europa/SUR no se identifica necesariamente con las opiniones vertidas en su contenido. Reproducción autorizada. Se ruega citar fuente y envío de un ejemplar.

Europa/SUR se distribuye por suscripción anual, por un importe de 15.000 pesetas.

