



# UNIÓN EUROPEA

## CONSEJO DE MINISTROS DE MEDIO AMBIENTE

**El** pasado 14 de octubre tuvo lugar en Luxemburgo el Consejo de Ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea donde se debatieron temas de especial relevancia para España como son la gestión de residuos industriales procedentes de extracciones mineras, la utilización de gases fluorados de efecto invernadero, la gestión de recursos para prevenir inundaciones o la financiación de la Red Natura 2000, entre otros temas.

Bajo la presidencia de Pieter Van Geel, Secretario de Estado de Medio Ambiente holandés, el Consejo de Ministros adoptó dos acuerdos políticos: Uno sobre la propuesta de Directiva “sobre la gestión de los residuos de las industrias extractivas” y otro sobre “la emisión de ciertos gases fluorados de efecto invernadero” junto con el Reglamento “sobre las emisiones de los sistemas de aire acondicionado en los vehículos a motor”, que enmienda la Directiva 70/156/ECC.

También se debatieron una serie de Conclusiones sobre: La gestión del riesgo de inundaciones, Innovaciones ecoeficientes, Cambio Climático y Hacia una estrategia de Medio Ambiente Urbano.

### Gestión de los residuos de las industrias extractivas

Se ha estimado que un 29% del total de los residuos generados en la Unión Europea proceden de las industrias extractivas,

con un volumen anual de más de 400 millones de toneladas. Por tanto, el objetivo de esta Directiva es sentar las bases para mejorar la gestión de estos residuos con el fin de prevenir los accidentes que pudieran derivarse de su mala gestión y, asimismo, para tratar de evitar los daños que pudieran ocasionarse –en caso de accidente– tanto para la salud de los ciudadanos, como para el medio ambiente.

Dicho acuerdo obligará a las compañías a tomar medidas para garantizar la seguridad de las instalaciones donde se vayan a depositar estos residuos asegurando, de esta manera, una protección mayor que la actual. También se exigirán unas condiciones específicas para la concesión de licencias de explotación, unas obligaciones relativas a la gestión de residuos, la necesidad de identificar los mismos antes de eliminarlos o tratarlos, de elaborar planes de cierre y, también, de proporcionar un aval financiero para garantizar la existencia de fondos fácilmente disponibles para la rehabilitación de los terrenos del emplazamiento afectado por la instalación una vez concluidas las actividades.

Las instalaciones se clasificarán en dos categorías: A: para residuos peligrosos que pueden conllevar graves riesgos tanto para la salud, como para el medio ambiente y B que incluiría el resto. La instalación de residuos se podrá realizar en cualquier zona designada para la acumulación o el depósito de residuos de

extracción tanto en estado sólido, como en estado líquido durante los siguientes periodos:

1.- Desde el primer momento para las instalaciones de residuos de Categoría A y para las instalaciones de residuos peligrosos identificadas en el plan de gestión de residuos

2.- Durante un periodo de más de seis meses para las instalaciones de residuos peligrosos que se generen de modo imprevisto.

3.- Durante un periodo de más de un año para las instalaciones de residuos no peligrosos, no inertes.

4.- Durante un periodo de más de tres años para las instalaciones de suelo no contaminado, de residuos no peligrosos resultantes de la prospección de los residuos generados en la extracción, tratamiento y almacenamiento de turba y residuos inertes

Los residuos de las industrias extractivas están actualmente sujetos a la Directiva Marco de Residuos (75/442/EEC) y a la Directiva sobre vertederos (1999/31/EC). Estas directivas continuarán en vigor incluso después de la adopción del reglamento de la nueva Directiva para poder aplicar cualquier otro aspecto que no esté específicamente cubierto en ésta.

Este acuerdo todavía deberá ser ratificado por el Parlamento Europeo y se prevé su entrada en vigor a finales de 2007. Las delegaciones de Austria y Hungría se abstuvieron en la votación.

La delegación española manifestó que este compromiso sería

el límite mínimo que España podría aceptar, dado que cualquier modificación a la baja de lo establecido en el actual texto llevaría, sin duda alguna, a un debilitamiento de los objetivos perseguidos por la directiva. También expuso que tanto el plazo de 6 meses establecido para los residuos peligrosos provenientes de la labores de prospección, como el de tres años para las instalaciones de suelo no contaminado de residuos no peligrosos, deberían ser acortados.

Un tema al que España otorgó una importancia especial fue a la existencia de una garantía financiera obligatoria para la rehabilitación de la superficie afectada por la instalación de residuos, y por ello la delegación española manifestó la necesidad de que en la nueva Directiva se establecieran los mecanismos y las obligaciones necesarias para que el operador restituya, en la medida de lo posible, el terreno afectado a su estado original, en consonancia con los requisitos establecidos en el artículo 3. España considera que limitar la garantía a la rehabilitación de “la zona” como propone la Presidencia, cuando la obligación de rehabilitar puede extenderse al espacio afectado por la instalación de los residuos, es contraria a la lógica de la Directiva y, por lo tanto, la considera insuficiente. Esta posición fue apoyada por las delegaciones de Suecia, Portugal y Hungría.

## Gases fluorados de efecto invernadero

Esta propuesta de Reglamento relativa a la regulación de ciertos gases fluorados de efecto invernadero, se enmarca dentro de la primera fase del Programa Europeo contra el Cambio Climático (junio de 2000), que tiene como uno de sus objetivos la reducción de las emisiones de gases fluorados, gases que aunque no agotan la capa de ozono, sí tienen efecto invernadero. Esta reducción permitirá a los países de

la Comunidad Europea cumplir con uno de los objetivos marcados por el Protocolo de Kioto, impidiendo, asimismo, la distorsión del mercado interior.

Ya en agosto de 2003 la Comisión presentó una propuesta de Reglamento para reducir las emisiones de este tipo de gases usados en refrigeración, sistemas de aire acondicionado, bombas de calor, sistemas de extinción de incendios y otras aplicaciones. El Parlamento Europeo emitió su Dictamen en Primera lectura en marzo de 2003, llegándose a un compromiso, sólo parcial, por parte de la Comisión.

Esta propuesta ha encontrado algunas dificultades jurídicas por la controversia surgida por parte de algunos estados miembros sobre los artículos del Tratado que se debían tomar como base jurídica para la redacción de la misma. Para salvar este obstáculo la entonces presidencia irlandesa propuso desglosar la propuesta inicial en dos instrumentos legislativos: Por un lado, un Reglamento y, por otro, una Propuesta de Directiva relativa a las emisiones de aire acondicionado procedentes de vehículos a motor, que enmienda la directiva 70/156/EEC relativa a los vehículos.

En cuanto al Reglamento, la Comisión ha manifestado que para el nuevo texto –que es en este momento el que se está discutiendo– tomará como bases el art. 95 del TCE en lo que se refiere a los artículos de etiquetado, control de uso, almacenamiento y puesta en el mercado de estos gases y en el artículo 175 para el resto de la propuesta.

En el anteproyecto de Directiva se plantea la necesidad de encontrar soluciones que permitan llegar a un acuerdo entre los Estados Miembros en cuanto a la tasa<sup>1</sup> de fugas para los sistemas de aire acondicionado de los vehículos con evaporador doble y para la reducción del umbral del Potencial de Calentamiento Mundial en toda la Propuesta, con el abandono progre-

sivo de gases fluorados en los sistemas de aire acondicionado con PCM mayor a 150, reduciendo estos a una valor de 15, entre otras medidas.

El Consejo llegó al acuerdo político sobre el Reglamento por mayoría cualificada con las abstenciones de Suecia, Bélgica y Portugal y el voto en contra de Dinamarca y Austria.

## Gestión de riesgos de inundación

### Conclusiones

La propuesta de Conclusiones presentada al Consejo de Ministros reconoce que las inundaciones suponen un grave riesgo para las vidas humanas además de provocar grandes pérdidas económicas. Este riesgo se ve incrementado por la actividad humana que propicia el cambio climático. Por lo tanto, en las Conclusiones se acuerda realizar acciones concertadas para mejorar el nivel de protección contra las inundaciones en la Unión Europea, desarrollando la investigación e intercambio de experiencias e incluyendo los sistemas de previsión y alerta, debiendo todos los países miembros desarrollar un plan de gestión de riesgos de inundación que, en el caso de cuencas transfronterizas, deberá hacerse en cooperación con otros países miembros o terceros.

Finalmente, se anima a la Comisión a presentar una propuesta de Programa de Acción Europeo que tenga en cuenta las conclusiones de los Directores de Agua de la UE para el 2005.

## Estrategia sobre medio ambiente urbano

### Conclusiones

El objetivo global de esta estrategia es mejorar los resultados medioambientales y la calidad del entorno en las zonas urbanas y garantizar un medio de vida saludable para los ciudadanos que habitan

<sup>1</sup> “todos los vehículos nuevos de turismo y vehículos industriales ligeros comercializados con sistemas de aire acondicionado que contengan gases fluorados con un potencial de calentamiento mundial superior a 150 (en la actualidad el HFC-134<sup>a</sup>) estarán sujetos a índices máximos de fuga que no deberán superar 40 gramos de HFC-134<sup>a</sup> al año, en el caso de los sistemas de evaporador único y 50 gramos de HFC-134<sup>a</sup> al año, en el caso de los sistemas de evaporador doble”

las ciudades europeas, reforzando la contribución del medio ambiente al desarrollo urbano sostenible. Esta estrategia constituye un paso importante para paliar la falta de planificación que existe en las ciudades sobre estos temas y ofrece un marco sólido que contribuye a una mejor gestión del entorno urbano y a la adopción generalizada de las mejores prácticas. Forma parte del Sexto Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente denominado: “Medio Ambiente 2010: el futuro en nuestras manos” y en ella participan expertos sobre medio ambiente urbano que trabajan con el objetivo de ofrecer a la Comisión una opinión experta e independiente sobre estos temas.

El Proyecto de Conclusiones se presentó ante el Consejo de Ministros con el fin de que se pueda redactar el documento definitivo para el 2005.

En el texto presentado se indica a la Comisión que debe ser tenido muy en cuenta el principio de subsidiariedad en cuanto a la realización de planes de gestión ambiental y de transporte urbano sostenible. Tampoco se debe olvidar la legislación actual a nivel nacional y comunitario. Asimismo, se considera que esta propuesta de obligaciones además de aplicarse a capitales de provincia y ciudades de más de cien mil habitantes se debería llevar a cabo, también, en conurbaciones superando los obstáculos administrativos que pudieran existir.

Se considera que las acciones que se lleven a cabo como consecuencia de la aplicación de la estrategia de medio ambiente urbano deberían contribuir, entre otras cosas, a reducir la contaminación acústica y atmosférica y para ello se subraya la importancia de tomar medidas a nivel comunitario en diferentes temas como, por ejemplo, el transporte.

## Cambio Climático

### Conclusiones

La Presidencia presenta al Consejo un proyecto de conclusiones sobre cambio climático en el que se

recoge la postura de la Unión Europea de cara a la próxima Conferencia de las Partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, que se celebrará en Argentina.

En las Conclusiones se subraya la importancia de reaccionar con rapidez ante el cambio climático y a los efectos adversos que éste genera. Además, se pone de manifiesto que un incremento de 2° C es el aumento de temperatura máximo que puede asumir nuestro planeta.

También en las Conclusiones se informa del estado de aplicación de la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión y se subraya, asimismo, el apoyo a las iniciativas en curso en materia de energías renovables. Para finalizar la Unión Europea expresa su satisfacción por los avances que han tenido lugar en los diez años de vida de la Convención y señala la necesidad de seguir construyendo sobre la base del diálogo y el avance en los compromisos de reducción de las emisiones y adaptación. También celebra la decisión del Gobierno de la Federación Rusa de la ratificación del Protocolo de Kioto.

## Financiación Red Natura 2000

### Intercambio de puntos de vista

La Comisión afirma que la financiación de la Red Natura 2000 forma parte de una política mucho más amplia de gestión del territorio dentro de la Unión Europea y que, por lo tanto, debería ser financiada a través de un proceso de integración con los fondos ya existentes, a través de los destinados al desarrollo rural o fondos estructurales.

El nuevo Programa Life+ -que acaba de ser propuesto por la Comisión- también proporcionará financiación para actividades de Natura 2000 como, por ejemplo, gestión de especies, proyectos pilotos y lanzamiento de actividades para la información y la comunicación.

La ministra española de Medio Ambiente, Cristina Narbona manifestó a la Comisión Europea “la insatisfacción de España por la fal-

ta de definición clara de cómo se aborda la cofinanciación de la Red Natura 2000”. A la propuesta española ya se han unido un total de 14 países todos ellos del Mediterráneo, además de Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Bélgica, Estonia, Lituania y la República Checa, que engloban el 90% de la superficie incluida en la Red de protección ambiental. Además, la Ministra solicitó “que haya criterios de elegibilidad claros de los proyectos ligados a la Red Natura 2000, porque están fuera de ella todos los relativos a emplazamientos marinos”

## Transporte sostenible por carretera

(Hacia unos vehículos más limpios, más silenciosos y con mayor eficiencia energética)

### Intercambio de puntos de vista

Se plantea la urgencia de establecer “medidas técnicas” en el transporte por carretera con el fin de que este medio de transporte sea más respetuoso con el medio ambiente, con la salud y, en definitiva, para alcanzar los compromisos que la UE debe cumplir sobre contaminación atmosférica, ruido y emisiones de CO<sub>2</sub>.

Se propone a los estados miembros invertir en tecnologías más limpias, combustibles alternativos y eficiencia energética. Es decir, mejorar la tecnología de los vehículos y, también, regular sus estándares de emisión.

Además, se pusieron sobre la mesa varias iniciativas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> que, asimismo, pueden coadyuvar a conseguir los compromisos adquiridos para el cumplimiento del Protocolo de Kioto: Introducción de medidas fiscales; incremento paulatino de la utilización de biocarburantes; inspecciones técnicas de los vehículos adecuadas a las situaciones reales de utilización de los mismos; regulación del tamaño y peso de los coches unido a la reducción de su relación peso/potencia y, por último, lanzar campañas de concienciación ciudadana. 

# En breve

## Etiqueta ecológica

El pasado 18 de octubre, la Comisión Europea respaldó el uso de la etiqueta ecológica en una serie de 21 tipos de productos que quedarán así identificados como respetuosos con el medio ambiente. Las lista de productos, entre otros, son: textiles, detergentes, electrodomésticos, papeles, pinturas, barnices, ordenadores o limpiadores de suelos.

Esta iniciativa coincidió con la inauguración de las “Semana de la Flor Europea”, que conmemoraba el lanzamiento del uso del dibujo de una flor para distinguir determinados productos de Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Países Bajos, Suecia, Finlandia y Noruega, que garantizan menor impacto sobre el medio ambiente y que están controlados por organismos independientes.

Cada uno de los países participantes cuenta con un gestor de proyecto que intentará que nuevos productos sean aceptados para portar el logotipo común.

### STAVROS DIMAS, NUEVO COMISARIO EUROPEO DE MEDIO AMBIENTE

El abogado griego, Stavros Dimas, es el nuevo Comisario de Medio Ambiente que ha sucedido en el cargo a la socialdemócrata sueca Margot Walström. Dimas nació en 1941 y pertenece al partido Nueva Democracia. Fue Comisario de Empleo y Asuntos Sociales en la pasada Comisión y, al igual que su antecesora, no posee experiencia en política ambiental anterior a esta nominación.

No es el primer comisario griego que se ocupa de medio ambiente, ya que a comienzos de los años noventa su compañero de partido Yannis Paleocrassas ocupó el mismo cargo bajo la presidencia de Jacques Delors.

El nuevo comisario de medio Ambiente tiene entre sus prioridades la defensa del programa REACH, además de anunciar en su presentación ante el Parlamento Europeo su intención de que Europa lidere la lucha mundial contra el cambio climático.

De hecho, entre 2002 y 2003 el número de productos identificados con esta etiqueta aumentó de 80 millones a 217, según indica la Comisión Europea.

^ La Comisión Europea ha aprobado una **propuesta para destinar 250 millones de euros a países pobres de África, el Caribe y la zona del Pacífico (países ACP) para un uso eficaz de la energía, según ha informado el órgano europeo en Bruselas.**

La propuesta aún debe ser aprobada por los 25 Estados miembros de la Unión Europea. El presupuesto, procedente de una reserva del Fondo Europeo del Desarrollo, servirá de apoyo a los países ACP para el establecimiento de una administración energética. Asimismo, Bruselas potenciará el abastecimiento energético en zonas rurales, el fomento de la biomasa, las pequeñas centrales hidráulicas y la energía eólica, entre otros.

^ **El secretario de Estado de Medio Ambiente holandés, Pieter van Geel, instó a la industria automovilística europea a equilibrar los intereses comerciales y la responsabilidad social,** con el fin de reducir las emisiones de CO2.

“Tengo que decir que la industria del automóvil no nos facilita alcanzar nuestros objetivos de reducción de emisiones de dióxido de carbono”, dijo Van Geel en el marco de una conferencia organizada por la presidencia de turno holandesa de la UE sobre los transportes por carretera y el medio ambiente. Van Geel no está a favor de prohibir los anuncios que promocionan vehículos con motores potentes y contaminantes, pero considera que “la industria necesita un equilibrio mejor entre beneficios y responsabilidad social”.

El secretario de Estado también dijo que “hay que buscar alternativas” en las futuras aplicaciones a gran escala del hidrógeno como combustible para automóviles, así como avanzar en la búsqueda de otros carburantes de origen biológico.