



CONSEJO DE
LA UNIÓN EUROPEA



10042/06 (Presse 167)

(OR. en)

COMUNICADO DE PRENSA

Sesión n.º 2735 del Consejo

Transporte, Telecomunicaciones y Energía

Luxemburgo, 8 y 9 de junio de 2006

Presidente **Hubert GORBACH**
Vicecanciller y Ministro Federal de Transporte,
Innovación y Tecnología de Austria
Martin BARTENSTEIN
Ministro Federal de Economía y Trabajo de Austria

P R E N S A

Principales Resultados del Consejo

El Consejo ha alcanzado:

- *un acuerdo político con vistas a una posición común relativa a una propuesta revisada de Reglamento sobre **las obligaciones de servicio público** de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera*
- *una orientación general sobre una propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de **seguimiento e información sobre el tráfico marítimo***
- *una orientación general sobre una propuesta de Reglamento relativo a la constitución de una empresa común para la realización del **sistema europeo de nueva generación para la gestión del tráfico aéreo (SESAR)***

y ha adoptado conclusiones sobre:

- *el **mercado interior de la energía***
- *el plan de acción de la Comisión sobre la **biomasa***
- *la **administración electrónica** para todos los europeos*
- *la **seguridad vial** y*
- *el fomento del **transporte por vías navegables.***

ÍNDICE¹

PARTICIPANTES	5
PUNTOS OBJETO DE DEBATE	
ENERGÍA	8
Relaciones internacionales.....	8
Mercado interior de la energía – <i>Conclusiones del Consejo</i>	9
Sostenibilidad de la producción y del consumo de energía	13
– Plan de acción sobre la biomasa – Conclusiones del Consejo	13
– Eficiencia energética.....	19
TELECOMUNICACIONES.....	20
Administración electrónica para todos los europeos – <i>Conclusiones del Consejo</i>	20
Desafíos futuros respecto del marco regulador de las comunicaciones electrónicas.....	27
Seguridad de las redes y de la información.....	28
TRANSPORTES TERRESTRES	29
Obligaciones de servicio público	29
Programa de acción de seguridad vial – <i>Conclusiones del Consejo</i>	31
Transporte por vías navegables – <i>Conclusiones del Consejo</i>	34
Protocolo de transportes del Convenio de los Alpes.....	41
CUESTIONES INTERMODALES	42
Sistema Mundial de Navegación por Satélite	42
TRANSPORTE MARÍTIMO	43
Sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.....	43

- ¹
- En los casos en que el Consejo haya adoptado formalmente declaraciones, conclusiones o resoluciones, esto se indica en el título del punto correspondiente y el texto va entrecomillado.
 - Los documentos de los que se da referencia están disponibles en el sitio Internet del Consejo <http://www.consilium.europa.eu>.
 - Los actos adoptados sobre los que se han formulado declaraciones accesibles al público se señalan con un asterisco; esas declaraciones pueden obtenerse por el procedimiento indicado o acudiendo al Servicio de Prensa.

Control de los buques por el Estado rector del puerto	45
AVIACIÓN	46
Sistema europeo de gestión del tráfico aéreo (SESAR).....	46
Relaciones exteriores	47
– Negociaciones entre la UE y los EE.UU. de un acuerdo sobre transporte aéreo	47
– UE-Rusia: sobrevuelo de Siberia.....	48
VARIOS.....	49
Primer Informe Anual sobre la Sociedad de la Información Europea	49
Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información.....	49
Primer paquete ferroviario	49
Agencia Europea de Seguridad Aérea	49
Cumbre europea de la aviación.....	50
Ratificación de los convenios marítimos internacionales	50
Lista negra de las compañías aéreas inseguras	50
Derogación del Reglamento (CEE) n.º 4056/86 sobre las conferencias marítimas.....	50
Expedientes de los pasajeros	50

OTROS PUNTOS APROBADOS

TRANSPORTES

– UE/Suiza: Observatorio común del tráfico en la región de los Alpes	51
– Acuerdo sobre servicios aéreos – Ucrania y Antigua República Yugoslava de Macedonia.....	51
– Zona Europea Común de Aviación.....	51
– Derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo	52

PARTICIPANTES

Los Gobiernos de los Estados miembros y la Comisión Europea han estado representados de la siguiente manera:

Bélgica:

D. Marc VERWILGHEN

Ministro de Economía, Energía, Comercio Exterior y Política Científica

D. Renaat LANDUYT

Ministro de Movilidad

República Checa:

D. Jiří BIS

Subsecretario del Ministerio de Industria y Comercio

D.^a Daniela KOVALČÍKOVÁ

Subsecretaria del Ministerio de Transportes para Legislación, Estrategia y Asuntos de la Unión Europea

Dinamarca:

D. Flemming HANSEN

Ministro de Transportes y Energía

Alemania:

D. Wolfgang TIEFENSEE

Ministro Federal de Transportes, Obras Públicas y Urbanismo

D. Georg-Wilhelm ADAMOWITSCH

Secretario de Estado del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

D. Bernd PFAFFENBACH

Secretario de Estado del Ministerio Federal de Economía y Tecnología

Estonia:

D. Tiit NABER

Representante Permanente

Grecia:

D. Dimitrios SIOUFAS

Ministro de Desarrollo

D. Mihail-Georgios LIAPIS

Ministro de Transportes y Comunicaciones

España:

D. José MONTILLA AGUILERA

Ministro de Industria, Turismo y Comercio

D.^a Magdalena ÁLVAREZ ARZA

Ministra de Fomento

Francia:

D. François LOOS

Ministro encargado de Industria

D. Dominique PERBEN

Ministro de Transportes, Infraestructuras, Turismo y Asuntos Marítimos

Irlanda:

D. John BROWNE

Secretario de Estado del Ministerio de Agricultura y Alimentación, encargado de Bosques

D. Martin CULLEN

Ministro de Transportes

Italia:

D. Pierluigi BERSANI

Ministro de Desarrollo Económico

D. Paolo GENTILONI

Ministro de Comunicaciones

D. Alessandro BIANCHI

Ministro de Transportes

Chipre:

D. Haris THRASSOU

Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas

Letonia:

D. Aigars ŠTOKENBERGS

Ministro de Economía

D.^a Ina GUDELE

Ministra encargada de Administración Electrónica

D. Krišjānis PETERS

Ministro de Transportes y Comunicaciones

Lituania:

D. Nerijus EIDUKEVIČIUS

Subsecretario de Economía

D. Alminas MAČIULIS

Secretario de Estado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Luxemburgo:

D. Jeannot KRECKÉ

Ministro de Economía y Comercio Exterior, Ministro de
Deporte
Ministro de Medio Ambiente, Ministro de Transportes

D. Lucien LUX

Hungría:

D. György HATVANI

Subsecretario de Estado, Ministerio de Economía y
Transportes

D. Zsolt Csaba HORVÁTH

Subsecretario de Estado, Ministerio de Economía y
Transportes**Malta:**

D. Ninu ZAMMIT

Ministro de Recursos e Infraestructuras

D. Censu GALEA

Ministro de Competitividad y Comunicaciones

D. Jesmond MUGLIETT

Ministro de Desarrollo Urbano y Carreteras

Países Bajos:

D. Laurens Jan BRINKHORST

Ministro de Economía

D.^a Karla PEIJS

Ministra de Transportes, Obras Públicas y Gestión Hídrica

Austria:

D. Hubert GORBACH

Vicecanciller y Ministro Federal de Transportes,
Innovación y Tecnología

D. Martin BARTENSTEIN

Ministro Federal de Economía y Trabajo

D. Helmut KUKACKA

Secretario de Estado del Ministerio Federal de
Transportes, Innovación y Tecnología**Polonia:**

D. Piotr NAIMSKI

Viceministro de Economía, Secretario de Estado del
Ministerio de Economía

D. Boguslaw KOWALSKI

Secretario de Estado del Ministerio de Transportes

Portugal:

D. Mário LINO

Ministro de Obras Públicas, Transportes y
Comunicaciones

D. António CASTRO GUERRA

Secretario de Estado Adjunto y de Industria e Innovación

Eslovenia:

D. Janez BOŽIČ

Ministro de Transportes

Eslovaquia:D.^a Eva ŠIMKOVÁ

Secretaria de Estado del Ministerio de Economía

Finlandia:

D. Mauri PEKKARINEN

Ministro de Comercio e Industria

D.^a Susanna HUOVINEN

Ministra de Transportes y Comunicaciones

Suecia:D.^a Mona SAHLIN

Ministra de Fomento Social

D.^a Ulrica MESSING

Ministra de Comunicaciones y Política Regional

Reino Unido:D.^a Margaret HODGE

Secretaria de Estado de Industria y Regiones

D. Stephen LADYMAN

Secretario de Estado de Transportes

Comisión:

D. Jacques BARROT

Vicepresidente

D.^a Viviane REDING

Miembro

D. Andris PIEBALGS

Miembro

Los Gobiernos de los Estados adherentes estaban representados como sigue:

Bulgaria:

D. Rumen OVCHAROV
D. Peter MUTAFCHIEV

Ministro de Economía y Energía
Ministro de Transportes

Rumanía:

D. Zsolt NAGY

D. Zsolt BOGOS

D. Septimiu BUZASU

Ministro de Comunicaciones y Tecnología de la
Información
Secretario de Estado del Ministerio de Economía y
Comercio
Secretario de Estado del Ministerio de Transportes, Obras
Públicas y Turismo

PUNTOS OBJETO DE DEBATE

ENERGÍA

Relaciones internacionales

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por la Presidencia y por el Comisario D. Andris Piebalgs, sobre las novedades relativas a diferentes cuestiones que afectan a las relaciones exteriores en el ámbito de la energía.

El Comisario Andris Piebalgs ha presentado este punto del orden del día destacando el documento conjunto de la Comisión y el Secretario General y Alto Representante titulado "Una política exterior al servicio de los intereses energéticos de Europa" (9971/06), que ha sido preparado para el Consejo Europeo de junio.

Asimismo el Comisario ha informado al Consejo de la situación de la ratificación del Tratado de la Comunidad de la Energía por las partes contratantes y de su probable entrada en vigor a 1 de julio próximo¹. Asimismo ha facilitado información sobre los puntos que iban a debatirse en el Consejo Ministerial del proceso de Atenas (antecesor del Tratado de la Comunidad de la Energía), que iba a tener lugar la tarde del 8 de junio.

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por la Presidencia y por el Comisario Andris Piebalgs sobre la tercera reunión ministerial UE-OPEP² celebrada en Bruselas el 7 de junio. (Véase comunicado de prensa en http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/misc/89925.pdf)

Por lo que respecta a las relaciones UE-Rusia, el Comisario ha informado al Consejo de lo siguiente:

- mensajes clave sobre cuestiones relativas a la energía para la cumbre del G8 (San Petersburgo, del 15 al 17 de julio de 2006), y
- la situación relativa al diálogo UE-Rusia, en particular en lo relativo a los cuatro grupos temáticos (infraestructuras, inversiones, eficiencia energética y comercio) y a las negociaciones en curso con la Federación de Rusia sobre el protocolo de tránsito en el contexto del Tratado sobre la Carta de la Energía.

¹ El Tratado se basa en el proceso de Atenas y en los memorandos de entendimiento de Atenas de 2002 y 2003, y su objetivo es crear un mercado integrado del gas natural y la electricidad en Europa Sudoriental entre la comunidad Europea y la República de Albania, la República de Bulgaria, Bosnia y Herzegovina, la República de Croacia, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, la República de Montenegro, Rumanía, la República de Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo (en virtud de la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas).

² La primera reunión ministerial EU OPEP se celebró el 9 de junio de 2005 en Bruselas. La segunda, en Viena, el 2 de diciembre de 2005.

Mercado interior de la energía – Conclusiones del Consejo

A partir de las preguntas del documento 9667/06, el Consejo ha mantenido un debate orientativo sobre el mercado interior de la energía, y ha adoptado las siguientes conclusiones:

"El Consejo,

Teniendo presentes las Conclusiones del Consejo Europeo de primavera de 2006, en particular el punto 46, letra b), y los puntos 12 a 18 del Anexo III,

A la vista del informe de la Comisión sobre los avances realizados para la creación de un mercado interior del gas y de la electricidad (14800/05),

Destacando que el informe preliminar de la Comisión sobre la exploración del sector de la energía indica ámbitos en los que es preciso seguir trabajando antes de alcanzar el pleno funcionamiento del mercado interior de la energía,

Ante los temas relacionados con el mercado interior de la energía que se plantean en el Libro Verde de la Comisión sobre una Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura,

HACE HINCAPIÉ en que

1. Es fundamental para la competitividad europea garantizar el suministro de electricidad y gas a precios competitivos, suministrados mediante mercados interconectados abiertos, transparentes y competitivos, con una protección adecuada de los consumidores finales, y hay que avanzar en el contexto de las segundas directivas sobre la electricidad y el gas a fin de lograr una plena apertura de mercados en julio de 2007, al tiempo que se aceptan las circunstancias especiales de algunos Estados miembros pequeños y aislados.
2. Es preciso encontrar un equilibrio adecuado entre los tres objetivos marcados, a saber mercados competitivos, seguridad de suministro y sostenibilidad, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales. Un mercado interior eficaz y que funcione correctamente es fundamental a este respecto.
3. Habrá de garantizarse la aplicación plena, eficaz y transparente de la legislación vigente y su ejecución coherente, y no únicamente su letra sino también su espíritu. Esta aplicación deberá beneficiar tanto a los consumidores domésticos como a las empresas y ajustarse a las obligaciones del servicio público, incluidas las relativas al acceso asequible a la energía para los Estados miembros que decidan aplicar disposiciones específicas al respecto.

4. El marco regulador, supervisado por las autoridades competentes en materia de reglamentación y de competencia, debería crear un enfoque coherente e integrado en favor de una política energética y unos mercados energéticos competitivos, que garantice la disponibilidad de energía a un precio razonable. A este respecto, debería fomentarse el intercambio de buenas prácticas entre todos los agentes del mercado, incluidos los operadores de redes, y los organismos reguladores. La Comisión debería hacer un seguimiento de la evolución e informar de los avances realizados, haciendo uso de sus facultades de ejecución, de ser necesario.
5. Debe garantizarse el aumento de la cooperación y la coordinación, en particular entre organismos reguladores, operadores de sistemas, intercambios de energía y gobiernos; por ejemplo, podría recurrirse con mayor frecuencia a medidas no legislativas, tales como el intercambio de mejores prácticas. A tal efecto, deberán seguir desempeñando un papel activo los foros existentes, como los de Madrid y Florencia, el Consejo Europeo de Reguladores de la Energía (CEER), el Grupo de organismos reguladores europeos de la electricidad y el gas (ERGEG) y los Operadores de Sistemas de Transmisión Europeos (ETSO, GTE). A este respecto, deberían apoyarse iniciativas como la Iniciativa regional en materia de electricidad recientemente lanzada por el Grupo de organismos reguladores europeos de la electricidad y el gas.
6. Las autoridades nacionales de reglamentación, los órganos pertinentes de la administración del Estado y las autoridades de competencia deberán desempeñar un papel cada vez más importante en la creación de mercados de la energía liberalizados en toda la UE. En vista de los indicadores de concentración en muchos de los mercados de gas y electricidad, será precisa una aplicación integral de las normas de la competencia, incluyendo, si fuera necesario, el control de las fusiones, tanto a escala de la UE como nacional. Las autoridades pertinentes deberían poder llevar a cabo su cometido de manera efectiva y claramente definida, y cooperar y coordinarse entre sí, en particular en temas tales como la regulación y la supervisión del acceso en las redes y el comercio transfronterizo para conseguir una coherencia adecuada en materia de regulación entre los Estados miembros y evitar la doble regulación, así como la imposición de costes adicionales innecesarios.
7. Es esencial para desarrollar la competencia que todos los usuarios del sistema dispongan de acceso justo y no discriminatorio a la red. Esto exige la desagregación efectiva de las empresas de la red.
8. Es preciso garantizar la transparencia de los mercados energéticos, tanto para los operadores como para los consumidores finales. Los agentes del mercado deberán tener igual acceso a información precisa, oportuna y completa, especialmente sobre fijación de precios y capacidad de red disponible, incluida la capacidad en infraestructuras transfronterizas. Podría facilitarse más información al mercado, según la legislación vigente, bajo el seguimiento y la supervisión efectivos de las autoridades reguladoras, que deberán considerar si siguen existiendo obstáculos al suministro de información suficiente.

9. Debería mejorarse el intercambio transfronterizo de energía y acelerarse el desarrollo coordinado de la cooperación energética regional, a la vez que se facilita la integración de los mercados regionales de la energía en el mercado interior de la energía de la UE y un mayor desarrollo de este último, en especial mediante una interconexión adecuada y coherente, así como mediante el acceso a la capacidad de interconexión, prestando particular atención a los países y regiones con redes energéticas muy aisladas de la red energética de la UE. A tal efecto, se invita a la Comisión a que presente antes de finales de 2006 un plan de interconexiones prioritarias en el que se especifiquen las medidas que se han de tomar tanto a escala de Estados miembros como a escala comunitaria.
10. Podría ser útil organizar reuniones periódicas a escala regional, tal y como se llevan a cabo en los mercados nórdico y de Europa noroccidental, en las que se traten los obstáculos prácticos al comercio transfronterizo y se fomente la cooperación.
11. Deberían incrementarse los intercambios transfronterizos con países terceros y fomentarse planteamientos análogos al del mercado interior de la energía en países vecinos siempre que sea posible. Al mismo tiempo, debe tenerse debidamente en cuenta el riesgo de abuso de posición de mercado resultante de la dependencia de un único proveedor, así como la importancia de la reciprocidad para asegurar unas condiciones equitativas en términos de acceso a los mercados y a las infraestructuras, al igual que de normas medioambientales y de seguridad. En este contexto, deberá establecerse un marco claro de normas comerciales para la que serán de gran utilidad la rápida aplicación del Tratado de la Comunidad de la Energía y el diálogo energético UE-Rusia, también con miras a la ratificación por la Federación de Rusia del Tratado de la Carta de la Energía.
12. Deberán examinarse los obstáculos a las inversiones en infraestructuras transfronterizas, capacidad de almacenamiento y terminales de GNL, y deberían tomarse medidas para aumentar la liquidez de los mercados mayoristas (intercambios de electricidad y centros de gas).
13. Deberían fomentarse las inversiones dentro de la Comunidad con marcos regulatorios estables, transparentes y que proporcionen claros incentivos de inversión. Del mismo modo, deberían acelerarse considerablemente los procedimientos administrativos de autorización, al tiempo que se mantienen las normas medioambientales y sanitarias, por ejemplo, considerando la posibilidad de fijar plazos límite para los procedimientos, en caso de que así proceda.
14. Deberían mejorarse los procedimientos de planificación de la inversión a medio y largo plazos y la coordinación de la inversión, también con el sector privado y las instituciones financieras europeas, en particular en lo que respecta a la interconexión transfronteriza, las infraestructuras de gas, incluidos el almacenamiento subterráneo y las instalaciones de GNL, así como la capacidad de generación. Debería crearse un clima empresarial más proclive a la inversión a largo plazo gracias a una mayor transparencia y un mayor intercambio de información basado, entre otros elementos, en el seguimiento de los propios Estados miembros.

15. Es preciso establecer un mecanismo equilibrado para los contratos a largo plazo, que refuerce la competencia en el mercado interior y aborde las cuestiones de transparencia, al tiempo que salvaguarde los incentivos a la inversión y la seguridad del suministro.
16. Los operadores de red de transporte (ORT) deberían cooperar entre sí para definir las normas técnicas completas y coherentes necesarias para facilitar el comercio transfronterizo de energía y, en especial, el modo de gestionar la congestión en el mercado de la electricidad, de forma que se consiga que las redes funcionen como una malla única desde el punto de vista del usuario final. Dichas normas son fundamentales y deberá alcanzarse un acuerdo al respecto en una fecha temprana. Para aumentar la seguridad de la red y optimizar los intercambios transfronterizos, los ORT deberían cooperar y coordinarse a nivel regional e intercambiar información periódicamente.
17. Para ayudar al mercado del gas a que gane terreno más rápidamente y consiga funcionar correctamente deberá resolverse una serie de asuntos específicos a escala técnica y de regulación –habida cuenta de las circunstancias nacionales–, tales como los temas de interoperabilidad relativos a la calidad del gas y el acceso a las instalaciones de conversión; deberá mejorarse el funcionamiento de los instrumentos de flexibilidad del mercado del gas, entre ellos el acceso a las capacidades de almacenamiento y a las redes, y deberá aspirarse a conseguir que se cree competencia entre los suministradores exteriores.
18. Antes de estudiar nueva legislación, debería evaluarse el impacto de la legislación existente, aunque podrían requerir un mayor estudio algunos factores, tales como el papel de los contratos de gas a largo plazo y de los proveedores exteriores, la repercusión del régimen de comercio de los derechos de emisión y los precios de la energía primaria –en especial para las industrias que consumen mucha energía–, las necesidades específicas de las industrias que consumen mucha energía, la dependencia de los proveedores exteriores, el modo de evaluar la concentración de mercados y la necesidad de garantizar márgenes adecuados de capacidad así como el acceso no discriminatorio al mercado. Además, el desarrollo ulterior de los mercados interiores de electricidad y gas debería volver a debatirse con la participación de todos los interesados.
19. Deberá mejorarse la seguridad del suministro de electricidad y de gas. A tal efecto, tiene que desempeñar un papel esencial la diversificación de las fuentes y de las rutas de las fuentes primarias de energía, y deberá impulsarse a nivel europeo un adecuado seguimiento de la adecuación de la oferta y la demanda. Asimismo, debe tenerse en cuenta la contribución de las energías renovables a la diversificación del suministro.

QUEDA A LA ESPERA del informe de la Comisión de 2006 previsto en las Directivas 2003/54 y 2003/55 y del resultado de su estudio de los factores antedichos, así como del informe final de la Comisión sobre la exploración del sector de la energía."

Sostenibilidad de la producción y del consumo de energía

– *Plan de acción sobre la biomasa – Conclusiones del Consejo*

Tras una breve presentación del Comisario, Andris Piebalgs, el Consejo ha adoptado las siguientes conclusiones sobre el Plan de acción de la Comisión sobre la biomasa:

"El Consejo,

EN RESPUESTA al llamamiento del Consejo Europeo acerca de la aplicación del Plan de acción sobre la biomasa y de la elaboración de una estrategia a largo plazo para la bioenergía más allá de 2010,

ACOGIENDO CON SATISFACCIÓN las comunicaciones de la Comisión relativas al Plan de acción sobre la biomasa (15741/05) y a la Estrategia de la UE para los biocarburantes (6153/06),

DESTACANDO que habría que aumentar la utilización de la biomasa como fuente de energía,

CONVENCIDO de que la mayor utilización de la biomasa puede contribuir a los tres objetivos principales de la política energética, por su repercusión en:

- la mayor seguridad de abastecimiento, merced a la diversificación de las fuentes de abastecimiento de energía y la menor dependencia de las fuentes de energía externas;
- el aumento de la competitividad, mediante el desarrollo de tecnologías nuevas y eficientes, y la creación de oportunidades de desarrollo económico y de empleo en las zonas rurales;
- el fomento de la sostenibilidad medioambiental, en particular mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y el aumento de la cuota de las fuentes de energía renovables dentro del consumo energético total, al tiempo que se respetan los demás objetivos de la política medioambiental,

RECORDANDO:

- las conclusiones del Consejo de noviembre de 2004 sobre las energías renovables, en particular el apartado sobre un plan de acción relativo a la energía de la biomasa (14314/04);

- la importancia que revisten las siguientes Directivas para la utilización de la biomasa como fuente de energía:
 - Directiva 2003/30/CE relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte
 - Directiva 2001/77/CE relativa a la promoción de la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables en el mercado interior de la electricidad
 - Directiva 2004/8/CE relativa al fomento de la cogeneración sobre la base de la demanda de calor útil en el mercado interior de la energía
 - Directiva 2002/91/CE relativa a la eficiencia energética de los edificios
 - Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad;

DESTACA, en lo que respecta a la definición de una política sobre la biomasa, los siguientes principios generales:

1. Debe aplicarse un planteamiento integrado que tenga en cuenta la sostenibilidad, las repercusiones en el crecimiento y el empleo y las cuestiones medioambientales, incluidos, en la medida de lo posible, la conservación de la biodiversidad y el análisis del ciclo vital, en estrecha cooperación con todos los sectores pertinentes, en particular la agricultura, la silvicultura y la gestión de residuos, y con la debida atención a las cuestiones de política socioeconómica, fiscal, comercial e industrial.
2. Debe respetarse el principio de subsidiariedad, dejando flexibilidad a los Estados miembros para que:
 - definan su política con arreglo a sus propios planteamientos y fijen objetivos individuales,
 - elijan el tipo o tipos de cultivos energéticos y de biomasa y los sectores en que se utilizará esta última,
 - decidan sobre los instrumentos de fomento de la bioenergía y sobre los instrumentos para conseguir la rentabilidad,
 - elijan los instrumentos para alcanzar los objetivos de la Directiva relativa a la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.
3. La rentabilidad debe ser un principio orientador importante, a escala nacional y de la UE, a la hora de promover la bioenergía de forma ecológicamente racional, sobre una base financiera económicamente sostenible a largo plazo, atendiendo al mismo tiempo a la necesidad de maximizar los beneficios medioambientales.

4. Habría que buscar un equilibrio entre los usos de la biomasa para fines energéticos y para fines no energéticos y la conservación de la naturaleza, sin perder de vista las circunstancias económicas nacionales.
5. Habría que adoptar un planteamiento equilibrado en lo que respecta a la producción nacional y las importaciones de biomasa, teniendo en cuenta aspectos como la competitividad, la seguridad de abastecimiento y el desarrollo rural.
6. Habría que hacer una evaluación de la incidencia de la legislación vigente relativa al sector de la energía antes de pensar en revisarla; este requisito no debe considerarse un obstáculo a la presentación de nuevas propuestas legislativas.

CONSIDERA QUE LAS CUESTIONES SIGUIENTES DEBEN ABORDARSE CON CARÁCTER PRIORITARIO:

7. Actividades de investigación, desarrollo y demostración sobre la biomasa, en relación con tecnologías nuevas y eficientes de generación y utilización de combustibles renovables, incluidas las materias primas. Esto afecta, en particular, a los biocombustibles de segunda generación, a las biorrefinerías y tecnologías eficientes aplicables a las calderas, al efecto en la contaminación atmosférica de las emisiones producidas por combustibles procedentes de la biomasa y a los aspectos relativos a la introducción en el mercado.
8. Fomento de la creación de unos mercados de la biomasa abiertos, transparentes y que funcionen correctamente en los niveles regional, de la UE y mundial, según convenga, teniendo en cuenta la sostenibilidad medioambiental.
9. Supresión de las barreras técnicas y de otro tipo (incluidas las administrativas) tanto a escala nacional como de la UE.
10. Campañas de información dirigidas a los agricultores, los propietarios de zonas forestales, las autoridades locales, el sector de la energía y los consumidores.
11. Aumento de la utilización de la biomasa, incluidos los desechos, con fines de calefacción y refrigeración, en particular para la cogeneración y la calefacción urbana.
12. Adopción de normas técnicas para los biocombustibles, así como una revisión de la Directiva relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo para permitir mezclas más elevadas de biocombustibles en la gasolina y el gasóleo.

HACE HINCAPIÉ EN:

13. La importancia de promover la utilización rentable y sostenible de la biomasa en los sectores del calor y la refrigeración, la producción de electricidad y el transporte, y de tomar medidas en ese sentido.
14. La función que puede desempeñar la contratación pública en la promoción de la biomasa y de su mayor utilización, entre otras cosas a través de la promoción de vehículos limpios y con eficiencia energética y la generación de energía renovable en los edificios.
15. La función de los acuerdos voluntarios, que constituyen una valiosa alternativa para la promoción de la utilización de la biomasa.
16. La importancia de la biomasa leñosa en cuanto al tamaño de su mercado y, por ende, la utilidad que tendría estudiar el desarrollo de unos mercados europeos, entre otras cosas, de pélets y astillas de madera, incluso de mercados al contado, teniendo presente que, si se considera el problema de la diversificación de las fuentes de energía desde una perspectiva nacional, la disponibilidad de biomasa para uso interno podría ser importante.
17. Los beneficios que podría suponer para los países en desarrollo la producción y utilización sostenibles de biomasa, y la importancia de transferir a dichos países tecnologías energéticas compatibles con su desarrollo sostenible, a tenor de los compromisos suscritos durante la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible.

SE CONGRATULA DE QUE LA COMISIÓN PROYECTE:

18. Presentar un plan de acción forestal.
19. Evaluar el régimen de ayuda a los cultivos energéticos y la posibilidad de hacerlo extensivo a los nuevos Estados miembros que en la actualidad no pueden acogerse a él.
20. Examinar la forma en que el ciclo vital total de los biocombustibles puede incidir en los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ desde una perspectiva mundial.
21. Seguir fomentando el desarrollo de una plataforma tecnológica sobre biocarburantes encabezada por las empresas del sector.
22. Revisar la norma EN 14214 vigente, entre otras cosas para incluir otras formas de biomasa, teniendo debidamente en cuenta las condiciones climáticas, y para permitir la sustitución del metanol por etanol.

23. Alentar la elaboración de normas técnicas para los biocombustibles sólidos, líquidos y gaseosos y para los equipos conexos.

INSTA A LOS ESTADOS MIEMBROS A QUE:

24. Condicionen las ayudas para la consecución de niveles de eficiencia energética elevados a la consecución de beneficios tangibles y económicos para el medio ambiente y la seguridad de abastecimiento.
25. Alcancen los objetivos indicativos nacionales ya establecidos para los biocombustibles.
26. Creen un entorno normativo que favorezca la inversión en la producción de biomasa y en el equipo adecuado y garanticen a los inversores estabilidad y transparencia a medio y largo plazo, también por lo que respecta a los regímenes de ayuda aplicables en el caso de los Estados miembros que decidan dotarse de regímenes de ese tipo.

INVITA A LA COMISIÓN A QUE:

27. Tenga en cuenta las prioridades mencionadas.
28. Ponga en marcha en breve un debate a escala europea sobre la sostenibilidad de la biomasa, inclusive comparando diferentes tipos de biomasa, y facilite información sobre la compatibilidad entre las normas mínimas de sostenibilidad para la bioenergía y el acervo comunitario sobre las políticas pertinentes.
29. Facilite información sobre todos los costes y beneficios de la promoción de la producción de biomasa en la UE.
30. Presente propuestas para favorecer la utilización rentable y sostenible de la biomasa para calefacción y refrigeración.
31. Establezca criterios de eficiencia y de emisiones para las instalaciones relacionadas con la biomasa, utilizando, entre otras cosas, la Directiva sobre requisitos de diseño ecológico, en particular para las calderas domésticas que utilicen biomasa.
32. En su revisión en curso de la legislación marco sobre residuos, facilite y siga fomentando la utilización de biomasa y residuos limpios como combustible, revise la legislación sobre subproductos animales con vistas a fomentar la utilización de subproductos de la agricultura y de la transformación de alimentos como fuentes de energía renovables. Dicho fomento, no obstante, deberá tener en cuenta otros usos útiles de los residuos y de los subproductos animales, incluidos los usos tradicionales.

33. Revise el procedimiento de control de las emisiones de los vehículos a fin de tener en cuenta el empleo de biocombustibles como carburantes de referencia para los ensayos de vehículos propulsados con biocombustibles.
34. Simplifique los trámites administrativos aplicables a la producción y empleo de bioenergías en el contexto de la política agrícola común y se plantee hacer extensiva la aplicación del régimen de ayuda a los cultivos energéticos a todos los Estados miembros.
35. Estudie medidas sencillas y rentables para garantizar que los biocombustibles se producen de manera sostenible, la certificación entre otras, dentro del respeto a las normas técnicas, sociales y medioambientales y que se apliquen a los biocombustibles tanto de producción interna como importados; al hacer esto, no deberán crearse obstáculos técnicos al comercio.

INVITA:

36. A los Estados miembros, a que elaboren planes nacionales de acción sobre la biomasa, o a que los actualicen si ya los tienen, atendiendo a las presentes conclusiones.
37. A la Comisión, a que lleve a cabo una evaluación de la aplicación de la legislación comunitaria pertinente en los Estados miembros y de las medidas adoptadas en respuesta a las presentes conclusiones, y en particular sus puntos 27 a 35, inclusive en función de su contribución a la consecución de los tres grandes objetivos de la política energética de la Comunidad, y a que presente un informe al respecto al Consejo a más tardar a finales de 2008."

– *Eficiencia energética*

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por el Comisario, Andris Piebalgs, sobre las dos cuestiones siguientes:

- el resultado de la consulta iniciada el año pasado en relación con el Libro verde de la Comisión sobre la eficiencia energética¹
- la conclusión de las negociaciones entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea sobre la coordinación de los programas de etiquetado de la eficiencia energética para los equipos ofimáticos (Energy Star II). La Comisión presentará en los próximos meses los primeros instrumentos jurídicos para la conclusión formal del acuerdo "Energy Star" y a continuación para su aplicación en la UE.

¹ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión "Report on the analysis of the debate of the Green Paper on energy efficiency" (Informe sobre el análisis del debate del Libro verde sobre la eficiencia energética) (doc. 10368/05 ADD 1).

TELECOMUNICACIONES

Administración electrónica para todos los europeos – Conclusiones del Consejo

El Consejo ha escuchado la presentación de la comunicación de la Comisión titulada "*Plan de acción sobre administración electrónica i2010: Acelerar la administración electrónica en Europa en beneficio de todos*" y ha mantenido un debate público breve.

La comunicación (8688/06) (adoptada el 25 de abril) contiene un plan de acción sobre administración electrónica que forma parte integrante de su iniciativa i2010 a favor del crecimiento y el empleo en la sociedad de la información, y que tiene por objeto contribuir de manera significativa a la estrategia de Lisboa y a otras políticas comunitarias europeas. El plan de acción se basa, en particular, en la declaración ministerial aprobada en la tercera conferencia ministerial sobre administración electrónica, que se celebró en Manchester (Reino Unido) en noviembre de 2005. El plan de acción traza la vía que debe seguirse en lo sucesivo para la administración electrónica en Europa, centrandó la actividad en cinco grandes objetivos para 2010 y fijando planes de actuaciones específicas en los ámbitos prioritarios.

El Consejo ha tomado nota de la información de la Delegación portuguesa, la cual organizará durante su Presidencia, en la segunda mitad de 2007, la cuarta conferencia ministerial sobre administración electrónica, que se espera revise la situación de la aplicación del plan de acción sobre administración electrónica i2010.

El Consejo ha adoptado las siguientes conclusiones:

"EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

1. CELEBRA

- la Comunicación de la Comisión titulada "i2010 eGovernment Action Plan"¹
- la Comunicación de la Comisión titulada "Interoperabilidad de los servicios paneuropeos de administración electrónica"².

2. RECUERDA

- las Conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2005 ("Reactivar la estrategia de Lisboa")

¹ COM(2006) 173 final.

² COM(2006) 45 final.

- las Conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2006, que insta a la Comisión a "aplicar resueltamente la nueva Estrategia i2010"
- los objetivos generales de la Estrategia i2010 aprobados en las conclusiones del Consejo de diciembre de 2005
- las Conclusiones del Consejo sobre administración electrónica, de noviembre de 2003
- los objetivos de la Declaración ministerial de la Conferencia de Manchester sobre administración electrónica europea, de noviembre de 2005
- los resultados del seminario de alto nivel celebrado en Viena en febrero de 2006 sobre administración electrónica para todos los europeos.

3. RECONOCE

- la necesidad de aunar esfuerzos para lograr una incidencia mayor y generar demanda en torno a las prioridades políticas y a los objetivos establecidos en la Declaración ministerial de Manchester y en el plan de acción sobre administración electrónica, en los siguientes ámbitos:
 - a. Una administración electrónica incluyente
 - b. Una administración electrónica eficaz y efectiva
 - c. Unos servicios de alta incidencia
 - d. Factores clave como la gestión de las identificaciones electrónicas
- el creciente interés por la participación electrónica y la incidencia de las TIC en las actividades en el ámbito político, y celebra su inclusión en el plan de acción i2010 de administración electrónica
- la importancia de la innovación como parte esencial de la administración electrónica y la contribución significativa del sector público en la consecución de los objetivos generales de Lisboa
- el importante papel que desempeña unos servicios de administración electrónica eficaces y que funcionen correctamente en la mejora de la competitividad de las economías europeas
- la necesidad de formular los requisitos y descubrir las posibilidades de estimular la innovación y guiar a los mercados mediante soluciones de administración electrónica

- la necesidad de mejorar continuamente la eficacia de las administraciones públicas promoviendo unos servicios y procesos innovadores que tengan por finalidad reducir las cargas administrativas para los ciudadanos y las empresas
- que unos servicios de administración electrónica de elevado rendimiento tiene el potencial de facilitar el ejercicio de las cuatro libertades del mercado interior, de garantizar una mejor calidad de vida y una mayor inclusión y de permitir una mayor participación de los ciudadanos europeos en el proceso decisorio en los ámbitos europeo, nacional, regional y local
- la necesidad de asegurar, mediante el fomento de normas abiertas, especificidades abiertas, interconexiones abiertas y soluciones compatibles, que las soluciones de administración electrónica de ámbito nacional no den lugar a nuevos obstáculos al mercado interior.

4. DESTACA

- que la aplicación del plan de acción de administración electrónica i2010 debe guiarse por unos principios fundamentales, como la sostenibilidad, la compatibilidad, la inclusividad, la transparencia, el reconocimiento mutuo de los factores clave, la protección de los datos, la seguridad basada en tecnologías y medidas de protección de la intimidad, y una provisión de servicios multiplataformas
- la necesidad de crear unos hábitos de cooperación y coordinación activas entre todos los participantes a la hora de concebir y facilitar la administración electrónica y unos planteamientos políticos coherentes
- la importancia y la posibilidad de los modelos "piloto" del cooperación regional al concebir soluciones de administración electrónica, que puedan ser impulsadas en mayor medida en el ámbito de la Unión Europea
- que las medidas que se adopten deben prestar atención a las dimensiones regional y local a la hora de ofrecer servicios electrónicos, así como a los sistemas administrativos y culturas jurídicas nacionales
- la necesidad de aprovechar mejor los recursos existentes de administración electrónica, desarrollados y gestionados en la actualidad por los Estados miembros y la Comisión.

5. INSTA A LA COMISIÓN Y A LOS ESTADOS MIEMBROS

- a acometer todos los esfuerzos necesarios para poner en práctica los objetivos, actuaciones y hojas de ruta específicos esbozados en el plan de acción, en particular:
- intensificar la colaboración entre las administraciones públicas de todos los niveles y de todos los Estados miembros, con objeto de lograr la creación, desarrollo y aplicación de unos servicios centrados en el usuario e incluyentes, en particular servicios transfronterizos o acceso común a los servicios nacionales correspondientes para todos los ciudadanos de la UE, dentro del respeto del principio de subsidiaridad
- a desarrollar y convenir un marco de contabilización efectivo y proporcionado para los servicios de administración electrónica, que incluya la reducción de la carga para las empresas, los ciudadanos y la administración pública y la evaluación de la satisfacción con respecto los servicios públicos, con objeto de observar los progresos y sentar la base de una evaluación que tome como referencia el plan de acción
- a seguir apoyando un diálogo periódico y estructurado con todos los participantes, que contribuya en particular a intercambiar soluciones de administración electrónica
- a compartir los recursos de administración electrónica en todos los proyectos correspondientes a partir de 2006 en adelante y a estudiar mecanismos para garantizar la sostenibilidad financiera y operativa a largo plazo, con objeto de aprovechar al máximo la información existente y los mecanismos intercambio de las mejores prácticas, incluidos módulos y soluciones técnicas para lograr la compatibilidad entre los sistemas de información nacionales y mejorar la cooperación administrativa
- a fomentar la aplicación de servicios de administración electrónica de alta incidencia para los ciudadanos y las empresas en toda la UE, incluida la contratación pública electrónicas y otros servicios con incidencia directa en el mercado interior, mediante las oportunas medidas e iniciativas de estimulación de la demanda
- a crear, sobre la base de los servicios y del trabajo existentes desarrollados en los niveles nacional y europeo, factores clave como la identificación electrónica compatible para el acceso seguro a los servicios públicos electrónicos basada, cuando proceda, en unas normas internacionales reconocidas, estrategias comunes, directrices, terminología y arquitecturas coherentes, dentro del pleno respeto de la legislación de protección de los datos

- a crear las condiciones propicias, conviniendo a lo largo de 2006 en una hoja de ruta para el reconocimiento de los documentos electrónicos autenticados y a redoblar los esfuerzos para establecer un modelo de archivado a largo plazo en Unión Europea
- a experimentar con sistemas innovadores de participación electrónica que tengan por objeto el incremento de la participación en los procesos democráticos, centrándose en herramientas y respondiendo a las demandas los ciudadanos.

6. INSTA A LOS ESTADOS MIEMBROS

- a acometer todos los esfuerzos necesarios para fomentar las prioridades políticas y el logro de los objetivos relativos al plan de acción de administración electrónica i2010 a la hora de concebir sus respectivos programas nacionales de reforma
- a crear el entorno jurídico y organizativo adecuado que estimule la creación de unos servicios electrónicos de administración pública accesibles, incluyentes, centrados en el usuario y perfeccionados en toda la Unión Europea y una mayor utilización de las TIC por los sectores público y privado
- a centrarse en un planteamiento sostenible que facilite a los funcionarios públicos las capacidades y competencias necesarias para administrar el cambio y proveer a los ciudadanos a las empresas y a las administraciones unos servicios centrados en el usuario que den lugar a beneficios tangibles y mejoren la calidad de vida
- a crear unos medios seguros de identificación electrónica, con objeto de acceder a los servicios electrónicos, teniendo en cuenta la comodidad del usuario y el principio de reconocimiento mutuo dentro de la UE
- a fomentar el uso de unos factores clave desarrollados en común en todos los niveles de las administraciones públicas, fomentando así la compatibilidad, el uso de normas abiertas y unos servicios públicos electrónicos interactivos e integrados
- a incrementar el papel de las asociaciones entre sector público el sector privado en el fomento de soluciones de administración electrónica, contribuyendo así a la aplicación del plan de medidas de administración electrónica.

7. INSTA A LA COMISIÓN

- a observar la aplicación de los objetivos del plan de acción i2010 de administración electrónica en estrecha cooperación con los Estados miembros, y a reforzar los procesos de coordinación
- a acelerar y apoyar la aplicación de esos objetivos, en particular:
 - fomentando la compatibilidad y las normas abiertas velando por que la política europea de normalización se ocupe, en caso necesario, de las necesidades particulares de administración electrónica eficaz
 - garantizando un uso coherente y eficaz de los programas de la UE relativos al administración electrónica, con objeto de crear mayores sinergias
 - estimulando la inversión en investigación y desarrollo en materia de TIC, apoyando, cuanto sea oportuno, el desarrollo de sinergias entre la investigación nacional y la comunitaria y de labores entre innovación en materia de administración electrónica, y recurriendo a los instrumentos existentes de investigación y desarrollo tecnológico
 - favoreciendo la difusión del aprendizaje y de buenas prácticas mediante el Grupo de alto nivel i2010, conferencias ministeriales bienales y premios a las mejores prácticas
 - prosiguiendo la evaluación de la incidencia económica y social de los servicios transfronterizos de administración electrónica
- a crear los mecanismos necesarios para estimular proyectos piloto y otras actividades de apoyo necesarias, coherentes con los programas comunitarios actuales y futuros
- a informar cada año al Parlamento Europeo y al Consejo, en el marco del Informe anual sobre la sociedad europea de la información, acerca de los progresos importantes para el logro de las prioridades políticas del plan i2010, y a recomendar, en su caso, modificaciones de la línea de actuación.

8. INSTA A LOS PARTICIPANTES

- a participar activamente en el proceso de aplicación del calendario político de administración electrónica estudiando asociaciones entre sector público y el privado en el fomento del desarrollo de soluciones de administración electrónica, de modo que éstas no tengan por qué limitarse a los organismos del sector público

- a contribuir activamente al desarrollo de hojas de ruta comunes y a crear módulos
- a apoyar la provisión de unos servicios más incluyentes, mediante la concepción de medidas innovadoras y una prestación más efectiva en todos los sectores
- a estructurar la intervención de la pequeña y mediana empresa, que son un interlocutor esencial en la difusión en el ámbito local, y entre la sociedad civil, en particular por lo que respecta a la participación electrónica
- a informar sobre los progresos significativos logrados por la industria en la realización de los objetivos del plan de acción i2010 de administración electrónica."

Desafíos futuros respecto del marco regulador de las comunicaciones electrónicas

El Consejo ha mantenido un debate orientativo, basado en un cuestionario¹ preparado por la Presidencia, sobre los desafíos futuros al marco regulador de las comunicaciones electrónicas.

La iniciativa i2010 destaca el papel clave de las tecnologías de información y la comunicación en la consecución de los objetivos de crecimiento y empleo de la estrategia de Lisboa. En estos objetivos se insiste en el marco regulador europeo de las comunicaciones electrónicas cuyo objeto es garantizar la competencia en el mercado, crear un entorno favorable a la inversión y la innovación y, de este modo, aportar al consumidor variedad, calidad y precios más bajos.

Desde la adopción del marco regulador, los Estados miembros han ido introduciendo los cambios necesarios a la legislación y a las prácticas nacionales, la mayoría de los cuales ya se ha hecho. El 11.º informe de aplicación de la Comisión (6700/06) muestra que aún quedan algunas deficiencias de aplicación.

El marco ya está listo para revisión, y para finales del presente año se espera una propuesta de la Comisión.

El Consejo ha destacado una serie de cuestiones que deben estudiarse dentro del proceso de revisión:

- deben mantenerse los principios rectores del marco regulador de las telecomunicaciones electrónicas de 2002
- las nuevas normas revisadas deben centrarse en los ámbitos concretos que deben mejorar, ser formuladas de tal manera que no tengan que ser modificadas en el futuro y aspirar a mejorar la competencia y a favorecer la inversión y la innovación, sin dejar de reforzar el interés del consumidor
- aún debe mejorar la flexibilidad de la asignación del espectro y el aprovechamiento eficiente del mismo, garantizándose así una distribución óptima entre necesidades concurrentes; la regulación del espectro debe tener en cuenta las características nacionales y locales y facilitar la aceptación de servicios innovadores e impulsados por la demanda; aún debe debatirse más sobre la armonización en los niveles de la UE e internacional
- los procedimientos de notificación y solución de litigios pueden simplificarse, para hacerlos más eficientes y racionales, así como más económicos en recursos
- la aplicación rápida del marco reglamentario es un requisito previo para que surta efecto.

¹ 7828/06.

Seguridad de las redes y de la información

El Consejo ha mantenido un cambio de impresiones, a partir de un cuestionario¹ preparado por la Presidencia, sobre las principales prioridades de actuación con respecto a la seguridad de las redes y de la información, para contribuir al debate actual en la Unión Europea.

La Comisión ha presentado sus planes futuros con respecto a este tema en su comunicación "*Una estrategia para una sociedad de la información segura (10248/06 + ADD 1)*", adoptada el 31 de mayo. Este documento distingue los desafíos a la seguridad en relación con los sistemas y redes de información de la UE y esboza un marco político global y dinámico basado en un planteamiento global y con implicación de todas las partes, representado por el diálogo, la asociación y la potenciación.

Los Ministros han determinado las siguientes prioridades de actuación con respecto a la seguridad de las redes y de la información en los años futuros:

- la confianza mediante el aumento de la concienciación entre las empresas y los consumidores
- la identificación electrónica
- la seguridad de los datos y su protección
- la mejora de la cooperación, en particular en lo relativo a las normas comunes de seguridad.

Los Ministros han reconocido la importancia del papel de la Agencia Europea de Seguridad de las Redes y de la Información a la hora de contribuir a crear una cultura de la seguridad de las redes y de la información en la UE.

El Consejo ha celebrado la intención de la Presidencia finlandesa entrante de organizar en septiembre de 2006 la Conferencia Europea anual de la Sociedad de la Información. En ella se tratará de la confianza y de la seguridad en un entorno técnico en rápida transformación.

En diciembre de 2006 se adoptará una Resolución del Consejo sobre la seguridad de las redes y de la información, en la que se aprobarán las futuras orientaciones, prioridades y herramientas de actuación con objeto de hacer frente a los desafíos a la seguridad en la sociedad de la información.

¹ 9713/06.

TRANSPORTES TERRESTRES

Obligaciones de servicio público

El Consejo ha llegado a un acuerdo político sobre la propuesta revisada de Reglamento sobre las obligaciones de servicio público de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. Las Delegaciones checa, griega, luxemburguesa y maltesa han manifestaron que se abstendrán en la votación.

El texto acordado será adoptado como posición común en una de las próximas sesiones del Consejo y remitido al Parlamento Europeo para su segunda lectura.

La propuesta de obligaciones de servicio público tiene por objeto crear un nuevo marco legislativo para el mercado europeo de los servicios de transporte público de viajeros, cada vez más abierto y competitivo. Las reglas actuales datan de 1969 (Reglamento (CEE) n.º 1191/69) y fueron modificadas por última vez en 1991 (Reglamento (CEE) n.º 1893/91). Estas reglas eran suficientes para un sector del transporte público en que los operadores eran exclusivamente nacionales, regionales o locales. Hoy día, no obstante, el mercado europeo del transporte público requiere unas reglas que aumenten la transparencia y la certidumbre jurídica, tanto para los operadores como para las autoridades. Además, el marco deja bastante autonomía a las autoridades locales para que organicen su transporte público.

El acuerdo político contiene disposiciones para aquellas intervenciones de las autoridades competentes que pueden afectar más a la competencia y al comercio entre los Estados miembros: la compensación de los costes y la concesión de derechos exclusivos a cambio de la ejecución de obligaciones de servicio público. Se exige de las autoridades competentes que celebren contratos de servicio público con los operadores que presten los servicios de transporte público de viajeros. El Reglamento prevé solamente dos métodos de adjudicar los contratos de servicio público: la licitación y la adjudicación directa. En caso de fijación de tarifas máximas, las autoridades competentes podrán optar también por establecer reglas generales.

El Consejo ha llegado a un acuerdo político tras una propuesta transaccional final de la Presidencia que consta de los siguientes elementos:

- las autoridades competentes podrán decidir la adjudicación directa de contratos para todo tipo de ferrocarril, incluido el ferrocarril suburbano, y los Estados miembros tendrán la posibilidad de aplicar el Reglamento al transporte público de viajeros por vías navegables
- las autoridades podrán optar por otorgar adjudicaciones directas a pequeñas y medianas empresas por debajo de un umbral, bien de un valor medio anual estimado por debajo de los 1,7 millones de euros o bien de menos de 500 000 km de servicios de transporte público de viajeros

- medidas que obligan a las autoridades a facilitar información y justificación de sus decisiones de atribuir directamente los contratos, incrementando así la transparencia
- una duración de contrato de 10 años en el caso de los contratos para el ferrocarril
- la posibilidad de que las autoridades competentes impidan a ciertos operadores, en determinadas condiciones, participar en las licitaciones que organicen, si más de la mitad de los contratos que dichos operadores han firmado no han sido adjudicados de conformidad con el Reglamento
- entrada en vigor a los tres años de la publicación en el Diario Oficial de la UE y un período transitorio de 12 años, que deja al sector del transporte público de viajeros, en total, 15 años para adaptarse al nuevo régimen.

La Comisión presentó la propuesta en julio de 2005 (11508/05). La propuesta actual es una revisión de dos propuestas anteriores de la Comisión sobre el mismo tema, una inicial de 2000 y una modificada de 2002.

Programa de acción de seguridad vial – Conclusiones del Consejo

A la luz del balance intermedio del Programa de acción de seguridad vial de la Comisión (6793/06), de los resultados de una reunión informal de los Ministros de Transportes sobre el tema "Cruzar las fronteras en materia de seguridad vial", que tuvo lugar en Bregenz los días 2 y 3 de marzo de 2006, y del debate habido en el Consejo TTE de 27 de marzo de 2006, el Consejo ha adoptado las siguientes conclusiones:

"EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

CONSIDERANDO

- la Comunicación de la Comisión Europea titulada "Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial – Balance intermedio";
- los resultados de la reunión informal de los Ministros de Transporte sobre el tema "Cruzar las fronteras en materia de seguridad vial" que se celebró en Bregenz los días 2 y 3 de marzo de 2006;
- el debate celebrado con motivo de la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía de 27 de marzo de 2006;

OBSERVANDO que

- el balance intermedio del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial presenta una visión global y un informe de situación sobre las actividades y programas de los Estados miembros en este ámbito;
- el número de víctimas mortales en las carreteras europeas se redujo en un 17,5% entre 2001 y 2005, y teniendo especialmente en cuenta que
 - el número de víctimas mortales entre los conductores de motocicletas, en proporción al número total de víctimas mortales en carretera, se incrementó considerablemente entre 2001 y 2003;
 - los jóvenes de 18 a 25 años constituyen un grupo de alto riesgo, habida cuenta de que representaron el 21% de todas las víctimas mortales en 2003;
- la reducción anual del número de víctimas ascendió del 2% entre 1994 y 2000 al 5% entre 2001 y 2005;

- el número de accidentes, que había venido incrementándose hasta 2000, se redujo en un promedio anual del 4% entre 2001 y 2005 y del 5% entre 2003 y 2004, lo que pone de manifiesto que las medidas adicionales están empezando a dar fruto;
- aunque sea importante, esta reducción no es aún satisfactoria, puesto que no permitirá que la Comunidad alcance su objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico de aquí a 2010;
- estos resultados confirman que los Estados miembros están en buen camino, pero siguen actuando con excesiva lentitud.

ACOGUE FAVORABLEMENTE las diversas contribuciones y esfuerzos ya realizados por todas las Instituciones europeas y las partes interesadas a escala nacional, que han establecido medidas legislativas, técnicas y políticas adecuadas.

CELEBRA los efectos positivos de las campañas nacionales de los Estados miembros sobre determinados aspectos concretos de la seguridad vial, ya que brindan la posibilidad de propiciar cambios en el comportamiento de los usuarios de las carreteras.

RECONOCE la importancia de la legislación comunitaria sobre cuestiones de seguridad vial en aquellos casos en que resulta ventajosa la introducción de normas armonizadas, como por ejemplo la seguridad en los túneles, los tacógrafos digitales, los dispositivos de limitación de la velocidad y los cinturones de seguridad, y ACOGE CON SATISFACCIÓN en particular la legislación comunitaria recientemente adoptada en materia de tiempos de conducción y períodos de descanso para los conductores de camiones y de autocares, así como los avances conseguidos en relación con la propuesta de Directiva sobre el permiso de conducción.

CONVIENE en la necesidad de reforzar las medidas e iniciativas en materia de seguridad vial a escala de la Comunidad o de los Estados miembros, particularmente en los siguientes ámbitos:

- 1) Concepción de medidas prácticas y concretas para abordar la situación respecto de los accidentes, especialmente imperantes en razón de la edad o de la experiencia de los conductores.
- 2) Debería prestarse mayor atención y dedicarse medidas de protección a los motoristas y a los usuarios de carreteras que son extremadamente vulnerables, en especial los peatones y los ciclistas.
- 3) Deberían seguir mejorándose las medidas relativas a la infraestructura de la seguridad vial, teniendo en cuenta las mejores prácticas y la necesidad de atender a las particularidades de cada situación.

Deberían utilizarse, cuando resulte apropiado, dispositivos inteligentes de infraestructura, tales como la señalización variable de la velocidad, vinculados a sistemas activos de control del tránsito.

- 4) Debería proseguirse, en los foros adecuados, el desarrollo de medidas atinentes al cumplimiento transfronterizo de las faltas que cometan los conductores no residentes, con vistas a mejorar la seguridad vial en una Unión Europea cada vez más integrada y amplia.

Revisten especial pertinencia las medidas de lucha contra la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas y contra la velocidad excesiva y las medidas de fomento de la utilización de los cinturones de seguridad.

- 5) Deberían llevarse a la práctica nuevas iniciativas en materia de seguridad de los vehículos, tal como se exponen en el Informe del Grupo "CARS-21", como el control electrónico de estabilidad, los testigos del cinturón de seguridad, los sistemas de frenado asistido, los sistemas de visión trasera y de visibilidad de los vehículos pesados y los faros encendidos de día, merecen atención especial. Además, las tecnologías avanzadas tales como los sistemas de evitación de las colisiones, la introducción de dispositivos de limitación de la velocidad y los sistemas de gestión de la velocidad, así como los "alcolocks" (dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia excesiva o alcobloqueos), destinados a combatir la conducción bajo los efectos del alcohol pueden justificar una ulterior evaluación política y científica.
- 6) Una campaña europea conjunta de sensibilización en materia de lucha contra los riesgos propiciadores de accidentes, tales como la fatiga del conductor o la conducción bajo los efectos del alcohol, podría tener efectos sinérgicos y resultar de gran eficacia.
- 7) Debería respaldarse en mayor grado el efecto positivo resultante de comprometer a las partes interesadas no pertenecientes a las administraciones nacionales para que compartan la responsabilidad de luchar contra los sufrimientos generados por los accidentes en las carreteras europeas, en especial mediante la Carta Europea de Seguridad Vial.
- 8) Sensibilización de los usuarios de las carreteras en cuanto a los posibles riesgos, a través de la iniciativa de la Comisión Europea en favor de un Día de la seguridad vial, preferentemente en cooperación con otras iniciativas similares de las Naciones Unidas.

INVITA a la Comisión Europea a que adopte las medidas necesarias, incluidas propuestas legislativas, en su caso, habida cuenta de que es preciso seguir trabajando intensamente en materia de seguridad vial."

El Consejo ha tomado nota de la información de la Delegación italiana de su intención de coorganizar con la Presidencia finlandesa entrante la cuarta conferencia ministerial informal sobre seguridad vial, que se celebrará en Verona en noviembre de 2006.

Transporte por vías navegables – Conclusiones del Consejo

A la luz de la comunicación de la Comisión sobre el fomento del transporte por vías navegables "NAIADES" (5583/06) y teniendo en cuenta los resultados de una reunión de alto nivel sobre esta cuestión, organizada por la Presidencia en Viena, los días 14 y 15 de febrero de 2006, el Consejo ha adoptado las siguientes conclusiones:

"EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

1. Visto el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad".
2. Considerando la importancia del transporte para el desarrollo de la economía europea y la necesidad de aumentar la sostenibilidad del sistema de transporte europeo.
3. Reconociendo la utilización polivalente de las vías navegables y la contribución que el transporte por vías navegables puede prestar para reducir los efectos externos no deseables del transporte, por ejemplo gracias a un uso más eficiente de la energía y a una menor emisión de agentes contaminantes en la atmósfera, así como mediante operaciones de transporte de mercancías más seguras y una menor congestión de la red de carreteras.
4. Reconociendo la existencia de capacidad libre en las vías navegables, la posición del transporte por vías navegables, tanto por derecho propio como formando parte de cadenas multimodales de las redes transeuropeas de transporte, y la posibilidad de aumentar el transporte por vías navegables con unos costes de infraestructura relativamente bajos.
5. Reconociendo que, para que prospere el transporte por vías navegables, es necesario que el progreso sea guiado comercialmente y que, aparte de la infraestructura, la industria tiene la principal responsabilidad en relación con la inversión en este sector y con el desarrollo del mismo.
6. **ACOGE CON SATISFACCIÓN** la Comunicación de la Comisión sobre el fomento del transporte por vías navegables "NAIADES" – Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables.
7. **CONSIDERA** que el planteamiento ofrecido en este Programa de Acción Europeo brinda un marco global para la formulación de políticas de transporte por vías navegables eficaces tanto a escala europea como nacional.

8. PONE DE RELIEVE que, para aprovechar todas las posibilidades que ofrece el transporte por vías navegables, es necesario que desplieguen esfuerzos, en una actuación concertada, tanto las partes interesadas del sector privado –incluidos la industria de navegación interior, los interlocutores sociales y los transportistas– como las partes interesadas del sector público en todos los niveles pertinentes –internacional, Comunidad Europea, comisiones de cuenca, nacional y regional–, cada uno según sus competencias.
9. EXPRESA SU ACUERDO con los ámbitos de actuación estratégicos destacados en la Comunicación de la Comisión:
- Crear condiciones favorables para los servicios, fomentando el espíritu emprendedor y mejorando el marco administrativo y normativo para atraer nuevos mercados.
 - Estimular la modernización y la innovación de la flota, mejorando así la eficiencia de la logística, así como un transporte por vías navegables respetuoso con el medio ambiente y seguro.
 - Promover el empleo y las cualificaciones atrayendo mano de obra e invirtiendo en capital humano.
 - Mejorar la imagen y la cooperación promoviendo el transporte por vías navegables como socio comercial beneficioso, mediante la creación y la ampliación de la red europea para la promoción y el desarrollo del transporte por vías navegables y la supervisión de las tendencias y la evolución del mercado del transporte por vías navegables.
 - Proporcionar la infraestructura adecuada mejorando la red multimodal e implantando servicios informativos fluviales en las vías navegables a las que es aplicable la Directiva 2005/44/CE.
10. TOMA NOTA de las contribuciones de la Comisión al debate sobre el marco institucional del transporte por vías navegables y SUBRAYA la importancia de la implicación de todos los interesados en las consideraciones futuras. Los principios rectores para dichas consideraciones institucionales serán demostrar la aportación de los cambios institucionales propuestos, trabajar sobre la base de las competencias actuales de todas las partes interesadas pertinentes, utilizar la experiencia de las organizaciones intergubernamentales, permitir la integración de los Estados no pertenecientes a la UE ribereños de las vías navegables europeas, garantizar la máxima eficiencia en el empleo de recursos y evitar el aumento de la burocracia. SUBRAYA, sin perjuicio de las decisiones que se puedan adoptar en el futuro sobre el marco institucional, los efectos positivos de una mayor cooperación entre la Comisión Europea y las comisiones de cuenca en el marco institucional vigente.

11. INVITA a la COMISIÓN a que elabore, sobre la base de consultas con todas las partes interesadas pertinentes y de las evaluaciones de impacto que sean adecuadas y teniendo debidamente en cuenta el principio de subsidiariedad, propuestas detalladas sobre las recomendaciones incluidas en la Comunicación de la Comisión, y en particular a que:
- Brinde una fuente de información sobre financiación como un manual de financiación que contenga un repertorio de instrumentos de ayuda de carácter europeo, nacional y regional pertinentes al transporte por vías navegables.
 - Presente una propuesta de un Fondo Europeo para la Innovación del Transporte por Vías Navegables. Este nuevo fondo debería inspirarse en conceptos y en tecnologías que permitan aumentar la eficiencia logística y garantizar la seguridad y el respeto del medio ambiente y estar coordinado con los programas nacionales de los Estados miembros.
 - Elabore, previa consulta de los Estados miembros y del sector de la navegación interior, orientaciones sobre las ayudas públicas al transporte por vías navegables para facilitar la adopción de sistemas nacionales para la promoción del acceso a la financiación de las empresas de transporte por vías navegables; estos sistemas nacionales deberían, en particular, favorecer la implicación activa de nuevas empresas, nuevos empresarios y nuevos interesados en el sector del transporte por vías navegables y estimular las inversiones en la modernización de la flota y en la innovación, en la seguridad y en la apertura de nuevos segmentos de mercado. Si procede, la Comisión debería adoptar normas mínimas teniendo debidamente en cuenta las necesidades del sector de la navegación interior.
 - Detecte las barreras que obstaculizan el desarrollo de la navegación interior europea, teniendo en cuenta la experiencia de la industria y los trabajos ya emprendidos por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, en particular por lo que se refiere a la legislación europea y nacional vigente y nueva, así como a los trámites administrativos y a la documentación, y examine las posibles soluciones y las mejores prácticas.
 - Siga fomentando una armonización legislativa apropiada, tal como se indica en el Programa de Acción Europeo, en particular en lo que se refiere a los requisitos técnicos aplicables a los buques de navegación interior, el transporte de mercancías peligrosas, los requisitos sobre tripulaciones y los títulos de habilitación como capitán, teniendo en cuenta al mismo tiempo las diversas características de las vías navegables nacionales de los Estados miembros, y si esas vías navegables están conectadas con las vías navegables de otros Estados miembros.
 - Cree, en cooperación con las instituciones nacionales de enseñanza, un marco común de normas de enseñanza y de formación, y apoye programas de formación específicos en el ámbito del transporte por vías navegables y en el de la logística, dando prioridad a la integración de la navegación interior en las cadenas multimodales de suministro.

- Defina la investigación sobre el transporte estratégico por vías navegables, y el desarrollo de éste, en el Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo con vistas, en particular, a trabajar sobre las tecnologías de información y de la comunicación, el diseño de los buques, su comportamiento y equipamiento medioambientales, las operaciones de transbordo y el factor humano.
- Facilite el acceso del sector de la navegación interior a los programas de ayuda comunitaria, en particular atrayendo nuevas empresas, teniendo plenamente en cuenta el carácter específico de las PYME de este ramo en lo que se refiere a la aplicación y la planificación de estos programas.
- Apoye los centros de promoción existentes y de nueva creación, en su caso en cooperación con los sectores público y privado, para fomentar el uso del transporte por vías navegables entre los posibles usuarios.
- Siga los progresos realizados en el mercado del transporte por vías navegables y recopile y difunda datos fácticos e información sobre la navegación interior y sus posibilidades.
- Dé el apoyo adecuado a los proyectos relativos al transporte por vías navegables dentro del marco de las redes transeuropeas de transporte y estudie, tras una valoración de la experiencia con los actuales coordinadores, la designación de un coordinador europeo para facilitar la ejecución de los proyectos prioritarios n.º 18 y n.º 30 relativos al transporte por vías navegables.
- Incluya los servicios de información fluvial como parte del Programa Indicativo Plurianual de las redes transeuropeas de transporte.
- Garantice también para el futuro la ventaja de la navegación interior sobre otras formas de transporte en cuanto al impacto medioambiental y la seguridad del transporte, lo que puede conseguirse, entre otros medios, con mejoras en la legislación ambiental y de seguridad, en particular en lo que se refiere a la calidad de los combustibles y a las emisiones de los motores. Para conservar la ventaja propia de la navegación interior es también importante que todas las partes interesadas pertinentes participen en la elaboración de los procedimientos que se deban seguir en los proyectos sobre vías navegables, en particular las administraciones nacionales de vías navegables, las comisiones de cuenca y las organizaciones intergubernamentales dedicadas a la protección de los ríos.
- Tome constantemente en consideración las necesidades del transporte por vías navegables, tanto en la aplicación como en la planificación de acciones comunitarias, así como en la cooperación regional con los terceros países pertinentes.

12. TOMA NOTA de la intención de la Comisión de elaborar, en cooperación con los Estados miembros, un plan europeo no vinculante de desarrollo para la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de las vías navegables, incluido el acceso a las instalaciones multimodales de transbordo.
13. INVITA a la COMISIÓN a que presente cada dos años informes de situación –sobre la base de los datos transmitidos por los Estados miembros y por el sector–, en los que se evalúe el resultado de las acciones emprendidas para promover el transporte por vías navegables.

INVITA A LOS ESTADOS MIEMBROS A:

14. En vista del Programa de Acción Europeo y teniendo debidamente en cuenta el principio de subsidiariedad:
 - Seguir formulando políticas nacionales para estimular el transporte por vías navegables, teniendo en cuenta el Programa de Acción Europeo, y animar a que hagan lo mismo las autoridades e industrias regionales, locales y portuarias.
 - Esforzarse por ofrecer suficientes recursos financieros e incentivos para la ejecución concreta de las medidas propuestas, en especial a través de sistemas nacionales rentables en apoyo de la navegación interior.
 - Crear centros de fomento del transporte por vías navegables y brindar ayuda política, práctica y financiera adecuadas a partir de las administraciones y del sector de la navegación interior para garantizar la continuidad de los servicios de apoyo.
 - Designar centros nacionales de coordinación, de acuerdo con los objetivos del Programa de Acción Europeo, que brinden asesoramiento sobre los requisitos legales y los procedimientos administrativos.
 - Contribuir a la creación de un marco común de normas de enseñanza y de formación, en lo que se refiere tanto al personal de a bordo –en particular dando prioridad a los conocimientos de gestión, tecnológicos, lingüísticos y náuticos– como a la cadena logística, mediante la integración de los conocimientos sobre navegación interior en los programas de enseñanza de logística.
 - Analizar la legislación nacional y regional con vistas a detectar los requisitos administrativos y de procedimiento que puedan constituir una carga innecesaria e inadecuada para el desarrollo del transporte por vías navegables.

- Desarrollar una planificación espacial y unas políticas económicas a escala federal, regional y local para fomentar emplazamientos ribereños para fines logísticos.
- Fomentar activamente los proyectos sobre transporte por vías navegables y sobre infraestructuras, que fomenten los servicios viables de transporte por vías navegables, incluyendo aquellos proyectos que interrelacionen a los Estados miembros y reciban el apoyo de programas comunitarios como las redes transeuropeas de transporte.
- Estudiar la forma en que los programas y proyectos nacionales pueden contribuir a la creación de un Plan Europeo de Desarrollo para la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de las vías navegables cuya creación tiene en proyecto la Comisión.
- Contribuir al desarrollo de procedimientos para entablar un diálogo estructurado con todas las partes interesadas sobre las cuestiones medioambientales referentes a los proyectos de infraestructuras de vías navegables.
- Comunicar a la Comisión las medidas adoptadas para aplicar el Programa de Acción Europeo.

INVITA A LA INDUSTRIA DE NAVEGACIÓN INTERIOR A:

15. Aumentar sus esfuerzos por seguir desarrollando el transporte por vías navegables apoyándose en el espíritu empresarial del sector.
16. Apoyar activamente las medidas pertinentes del Programa de Acción Europeo y contribuir activamente a las mismas, en particular:
 - modernizando la flota de la navegación fluvial
 - buscando nuevas posibilidades comerciales
 - mejorando la eficacia de la logística, la seguridad y el comportamiento medioambiental del transporte por vías navegables
 - invirtiendo en capital humano y mejorando las condiciones laborales y sociales
 - fomentando la navegación interior como un valioso componente empresarial.

INVITA A TODAS LAS DEMÁS PARTES INTERESADAS A:

17. Contribuir activamente a las medidas de promoción del transporte por vías navegables de acuerdo con sus competencias respectivas."

El Consejo ha tomado nota de la declaración de la Comisión de que examinará distintos modos de financiación de un Fondo Europeo para la Innovación del Transporte por Vías Navegables.

El Consejo ha tomado nota de la información de las Delegaciones neerlandesa y rumana sobre su intención de organizar en Bucarest, en septiembre de 2006, una conferencia de alto nivel sobre las vías navegables.

Protocolo de transportes del Convenio de los Alpes

El Consejo ha examinado la propuesta de la Comisión de Decisión relativa a la firma, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo de transportes del Convenio de los Alpes, y ha decidido posponer su adopción.

El Convenio de los Alpes¹ es un acuerdo marco para la protección y el desarrollo sostenible de la región alpina y tiene por objeto conservar y proteger los Alpes mediante la aplicación de los principios de prevención, de "quien contamina paga" y de la cooperación entre sus miembros. Las partes contratantes del convenio son Austria, Francia, Alemania, Eslovenia, Italia, Liechtenstein, Mónaco, Suiza y la Comunidad Europea.

Para cumplir estos objetivos, las partes en el Convenio actúan en los ámbitos de la ordenación territorial, la conservación del paisaje natural y rural, la agricultura de montaña, los montes, la conservación de los suelos, el turismo y las actividades recreativas, la energía, los transportes, la prevención de la contaminación atmosférica, el régimen hídrico, la población y la cultura y la gestión de los residuos. El Convenio dispone la elaboración y adopción de protocolos de aplicación para cada uno de estos ámbitos, así como para resolver los litigios entre las partes.

Las partes contratantes del Convenio de los Alpes adoptaron el Protocolo de transportes por consenso, en 2000. Entre sus objetivos figuran los siguientes:

- La reducción del volumen del tráfico intraalpino y transalpino y de los peligros que plantea, en particular trasladando más tráfico, sobre todo de mercancías, al ferrocarril, especialmente facilitando la infraestructura y los incentivos adecuados dentro del cumplimiento de los principios de libre mercado.
- Garantizar un tráfico intraalpino y transalpino a unos costes económicamente sostenibles aumentando la eficacia de los sistemas de transporte y favoreciendo los modos de transporte que sean menos dañinos para el medioambiente y más económicos en recursos naturales, garantizando una competencia leal entre modos de transporte.

¹ DO L 61 de 12.3.1996, pp. 32-36.

CUESTIONES INTERMODALES

Sistema Mundial de Navegación por Satélite

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por la Comisión sobre el progreso de las negociaciones en curso del contrato de concesión de Galileo.

En 2007, la Comisión presentará una síntesis con la explicación del riesgo compartido a lo largo de todo el período de concesión de 20 años. La Comisión presentará una propuesta de los instrumentos financieros necesarios para el desarrollo de Galileo.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

El Consejo ha llegado a una orientación general, en espera del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura, sobre una propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE¹ relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. No obstante, se ha tomado nota de que una Delegación había indicado que hasta que el Parlamento Europeo no emitiera dictamen no iba a adoptar una posición sobre la orientación general.

La Comisión presentó su propuesta en diciembre de 2005, dentro de su tercer paquete de seguridad marítima².

El proyecto de directiva tiene por objeto, en particular, incorporar más medidas para mejorar la seguridad de los barcos y la protección del medio ambiente y armonizar la aplicación de los planes de lugares de refugio para garantizar la uniformidad de su aplicación en los Estados miembros.

La Directiva 2002/59/CE, de 27 de junio de 2002, que estableció un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, exige que todos los instrumentos de seguimiento de los buques disponibles estén oportunamente organizados y coordinados. Asimismo establece un sistema de despliegue de recursos y coordinación entre autoridades nacionales para que los Estados miembros podrán actuar mejor de modo preventivo y en responder mejor a las situaciones peligrosas. Estas medidas tienen que estar actualizadas conforme a los avances operativos y técnicos de la industria marítima, en especial en el ámbito de los sistemas de seguimiento e identificación de los buques de la tecnología de satélites.

La orientación general adoptada por el Consejo sobre la base de la propuesta transaccional de la Presidencia acepta en particular a los siguientes puntos:

- la introducción de sistemas de identificación automática AIS en los buques de pesca cuya eslora total sea superior a 15 m, garantizando que pueda facilitarse la asistencia financiera para su instalación a bordo en el marco del Fondo Europeo de la Pesca

¹ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

² El 23 de noviembre de 2005, la Comisión adoptó un paquete de siete propuestas legislativas, que tiene por objeto aumentar la seguridad del transporte máximo en Europa mediante la mejora de la prevención e investigación de los accidentes y el incremento de los controles de la calidad de los buques. El objetivo de la comisión es completar las normas europeas relativas a la seguridad marítima y mejorar la eficacia de las medidas en vigor.

- el siguiente calendario de aplicación para exigirse en tres categorías de buques pesqueros con arreglo a su eslora total:
 - Buques pesqueros cuya eslora total sea igual o superior a 24 metros pero inferior a 45 metros: a más tardar a los tres años de la entrada en vigor de la Directiva
 - Buques pesqueros cuya eslora total sea igual o superior a 18 metros pero inferior a 24 metros: a más tardar a los cuatro años de la entrada en vigor de la Directiva
 - Buques pesqueros cuya eslora total sea igual o superior a 15 metros pero inferior a 18 metros: a más tardar a los cinco años de la entrada en vigor de la Directiva
 - Buques pesqueros de reciente construcción cuya eslora total sea superior a 15 metros: a más tardar a los dieciocho meses de la entrada en vigor de la Directiva
- la aceptación o el rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio dependerá de la decisión de la autoridad competente.

Control de los buques por el Estado rector del puerto

A la espera del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura, el Consejo ha tomado nota de un informe de situación relativo a una propuesta de Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. El informe de situación se encuentra los progresos logrados en los órganos del Consejo y en el marco del memorando de entendimiento de París¹.

El proyecto de Directiva, que es una de las siete propuestas incluidas en el tercer paquete de seguridad marítima de la Comisión, tiene por objeto refundir las sucesivas modificaciones de la Directiva 21/95 sobre el control por el Estado del puerto en un solo texto, además de modificar determinadas disposiciones con objeto de simplificarlas o reforzarlas, y de añadir nuevas disposiciones, en particular en el ámbito de la seguridad marítima. Su propósito es reforzar y mejorar la eficacia del control por parte del Estado rector del puerto, entre otras cosas mediante el establecimiento de un nuevo régimen de inspecciones.

¹ El MoU de París está compuesto por veinticinco administraciones participantes y abarca las aguas de los Estados costeros europeos y la cuenca del Atlántico norte desde Norteamérica hasta Europa. Pretende acabar con la navegación de los buques que incumplen las normas mínimas mediante un sistema armonizado de controles efectuados por el Estado rector del puerto. Las inspecciones se llevan a cabo a bordo de los buques extranjeros en los puertos de los países partes del MoU de París, garantizando que esos buques cumplan las normas internacionales de seguridad, fiabilidad y protección del medio ambiente, y que sus tripulantes dispongan de unas condiciones adecuadas de vida y de trabajo. Canadá, Croacia, Islandia, Noruega y la Federación de Rusia son miembros del MoU de París, mientras que no lo son los Estados miembros de la Comunidad sin acceso al mar. Chipre, Lituania y Malta son miembros de pleno derecho del MoU de París desde el 9 de mayo de 2006.

AVIACIÓN

Sistema europeo de gestión del tráfico aéreo (SESAR)

El Consejo ha llegado a una orientación general sobre una propuesta de Reglamento relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tráfico aéreo (SESAR = siglas inglesas de "investigación y gestión del tráfico aéreo en el espacio aéreo único europeo").

El proyecto SESAR, que tiene por objeto modernizar la gestión del tráfico aéreo en Europa, consta de tres fases (una fase de definición, una fase de desarrollo y una fase de despliegue) y constituye los elementos tecnológicos de la iniciativa de "cielo único" europeo.

La primera fase fue iniciada en octubre de 2005 y la lleva a cabo, bajo la responsabilidad de Eurocontrol, un consorcio de empresas seleccionadas previa licitación.

El proyecto de Reglamento tiene por objeto supervisar la fase de desarrollo, que dura hasta 2013. La fase final (la de despliegue, de 2014 a 2020) será responsabilidad de la industria.

El objetivo del proyecto consiste en dotar a la Comunidad, en 2020, de un sistema de control del tráfico aéreo de alto rendimiento que permita un desarrollo del transporte aéreo seguro y ecológico. El cometido principal de la empresa común es gestionar las actividades de investigación, desarrollo y validación del proyecto SESAR asociando fondos públicos y privados proporcionados por sus miembros y utilizando recursos técnicos exteriores, en particular aprovechando la experiencia de Eurocontrol.

La Unión Europea y Eurocontrol serán miembros fundadores de la empresa común, pero la participación estará abierta asimismo a empresas públicas y privadas, incluidas las de terceros países que contribuyan a la financiación al proyecto.

Relaciones exteriores

– *Negociaciones entre la UE y los EE.UU. de un acuerdo sobre transporte aéreo*

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por la Comisión y de las intervenciones de algunos Ministros en relación con las informaciones más recientes relativas a la negociación de un acuerdo sobre transporte aéreo entre la UE y los EE.UU.

El Consejo ha insistido en la importancia que atribuye a la conclusión de un primer acuerdo histórico de transporte aéreo entre la UE y los EE.UU., que crearía un mercado abierto basado en los principios de la libre competencia. El consejo ha reiterado por unanimidad su satisfacción por el proyecto de acuerdo de transporte aéreo UE-EE.UU. que es el resultado de las negociaciones de noviembre de 2005, si bien ha advertido de que esperaría al resultado del proceso normativo en Estados Unidos en relación con el control de las compañías aéreas estadounidenses por nacionales de otros países antes de decidir si continúa con el acuerdo. Ha insistido en la importancia decisiva de realizar cambios claros significativos y contundentes de las normas en este ámbito. El Consejo ha advertido de que el proceso estadounidense ha sido prolongado, y espera llegar a una conclusión en la segunda mitad de 2006, tras su evaluación de la norma estadounidense.

– *UE-Rusia: sobrevuelo de Siberia*

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por la Comisión en relación con las informaciones más recientes relativas a las negociaciones entre la UE y Rusia sobre los pagos por el sobrevuelo de Siberia. El Consejo ha tomado nota del ambiente constructivo de las negociaciones en curso con la Federación de Rusia para resolver la cuestión del sobrevuelo de Siberia. El Consejo ha recordado sus conclusiones del 27 de marzo de 2006 y ha insistido en la importancia de llegar a un acuerdo lo antes posible y, en cualquier caso, antes de la adhesión de Rusia a la OMC.

VARIOS

Primer Informe Anual sobre la Sociedad de la Información Europea

La Comisión ha presentado al Consejo una comunicación titulada "Iniciativa i2010 – Primer Informe Anual sobre la Sociedad de la Información Europea" (9707/06), se actualiza las actuaciones relativas a la política de la sociedad de la información y de los medios de comunicación para el período 2006-2007. La comunicación reclama una "convergencia de las políticas" en el sector de las tecnologías de información la comunicación, para combinar los instrumentos normativos con el fomento de la investigación a escala de la UE por intereses del crecimiento y el empleo en Europa.

Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información

La Comisión ha presentado al Consejo su comunicación sobre el seguimiento de la segunda fase de la Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información (CMSI), que tuvo lugar en Túnez del 16 al 18 de noviembre de 2005 (8841/06). La comunicación contiene una valoración de los principales resultados de la cumbre, indica las prioridades de la UE y formular propuestas sobre los modos de contribución de la UE al seguimiento del proceso de la CMSI.

Primer paquete ferroviario

La Comisión ha presentado al Consejo un informe sobre la aplicación del primer paquete ferroviario, adoptado el 3 de mayo (8834/06).

Este conjunto legislativo, que fue adoptado en 2001, fue el primer paso hacia la revitalización del ferrocarril europeo mediante la creación gradual de un ferrocarril, y en particular mediante la apertura de los mercados del transporte por ferrocarril, así como mediante la especificación de las condiciones en las cuales las empresas ferroviarias pueden acceder a la infraestructura ferroviaria.

El informe de la Comisión que ahora se presenta al Consejo se basa en los debates mantenidos con los Estados miembros, dentro de diversos comités y grupos especializados y sobre una serie de estudios que pueden hallarse en el sitio Internet de la Comisión. Además, se basa también en las observaciones de los participantes y sus organizaciones representativas.

Agencia Europea de Seguridad Aérea

El Consejo ha tomado nota de un informe de situación presentado por la Presidencia relativo a una propuesta de Reglamento que modifica el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (9499/06). La propuesta tiene por objeto, en particular, ampliar las competencias de la agencia.

Cumbre europea de la aviación

La Presidencia ha informado al Consejo sobre la Cumbre europea de la aviación, que se celebró en Salzburgo del 3 al 5 de mayo de 2006 (10101/06).

Ratificación de los convenios marítimos internacionales

La Comisión ha informado al Consejo sobre la situación de la ratificación de los convenios marítimos internacionales por los Estados miembros.

Lista negra de las compañías aéreas inseguras

El Consejo ha tomado nota de la información facilitada por la Comisión sobre la cuestión de la lista comunitaria de compañías aéreas están sujetas a una prohibición de vuelo dentro de la UE.

Derogación del Reglamento (CEE) n.º 4056/86 sobre las conferencias marítimas

El Consejo ha tomado nota de la posición de la Delegación francesa, compartida por varias delegaciones, relativa a la propuesta de la Comisión de derogar el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 del Consejo sobre las conferencias marítimas (9953/06).

Expedientes de los pasajeros

Tras el informe de la Presidencia relativo a la situación del expediente político relativo al acuerdo entre la UE y los EE.UU. sobre el expediente de los pasajeros, tras las sentencias del Tribunal de Justicia Europeo C-317/04 y C-318/04, el Consejo de Transportes ha puesto de relieve la importancia y la necesidad urgente de que el acuerdo se concluya rápidamente, recordando la considerable incidencia que puede tener la incertidumbre jurídica sobre la prestación de servicios de transporte aéreo a los Estados Unidos, además de suponer una complicación más de los esfuerzos, ya de por sí retrasados, por introducir un nuevo régimen de aviación de cielos abiertos entre la UE y los EE.UU.

Los Ministros han manifestado su compromiso general de no escatimar esfuerzos por lograr la rápida conclusión del nuevo acuerdo, garantizando así la certidumbre jurídica a todas las compañías aéreas afectadas.

OTROS PUNTOS APROBADOS

TRANSPORTES

UE/Suiza: Observatorio común del tráfico en la región de los Alpes

El Consejo ha adoptado una Decisión que fija la posición de la UE respecto a la Decisión n.º 1/2005 del Comité de transportes terrestres Comunidad/Suiza relativa a la creación de un Observatorio común del tráfico en la región de los Alpes (11832/05).

El Observatorio centralizará la estadística de toda la UE, y de las organizaciones internacionales y nacionales relativas al tráfico vial y ferroviario y al transporte combinado en la región alpina. Recopila los datos sobre congestión de las infraestructuras y sobre el medio ambiente, así como cualesquiera otras estadísticas que se le soliciten.

Acuerdo sobre servicios aéreos – Ucrania y Antigua República Yugoslava de Macedonia

El Consejo ha adoptado una Decisión por la que aprueba la celebración del Acuerdo sobre los servicios aéreos entre la UE y Ucrania. El Acuerdo fue firmado en diciembre de 2005.

El Consejo ha adoptado asimismo una Decisión por la que aprueba la firma y la aplicación provisional de un Acuerdo sobre los servicios aéreos entre la UE y la Antigua República Yugoslava de Macedonia.

Los Acuerdos son el resultado de la negociación con arreglo a un mandato por el cual la Comisión puede negociar con cualquier tercer país con objeto de adaptar al Derecho comunitario los acuerdos bilaterales en vigor de los Estados miembros sobre aviación.

Zona Europea Común de Aviación

El Consejo ha adoptado una Decisión por la que aprueba la firma y aplicación provisional del Acuerdo Multilateral entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la República de Bulgaria, la República de Croacia, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, la República de Islandia, el Reino de Noruega, Rumanía, Serbia y Montenegro y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación.

La Zona Europea Común de Aviación se basará en el libre acceso al mercado, la libertad establecimiento, la igualdad de condiciones de competencia y unas normas comunes en materia de seguridad, prevención, gestión del tráfico aéreo, aspectos sociales y medio ambiente.

Véase también Comunicado de prensa 10290/06.

Derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo

El Consejo ha adoptado un Reglamento que refuerza los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (*PE-CONS 3681/05, 8510/06 ADD 1*).

El Reglamento establece unas normas par proteger de las discriminaciones a las personas con discapacidad o movilidad reducida y garantizar que reciben una asistencia adecuada.

Para más detalles véase Comunicado de prensa 10262/06.
