



16378/14

(OR. en)

PRESSE 622  
PR CO 64

## COMUNICADO DE PRENSA

Sesión n.º 3352 del Consejo

### Transporte, Telecomunicaciones y Energía

#### Transporte

Bruselas, 3 de diciembre de 2014

Presidente **Maurizio Lupi**  
Ministro de Infraestructuras y Transportes de Italia

# P R E N S A

## Principales resultados del Consejo

### CUE II+: Cielo Único Europeo

El Consejo ha acordado una orientación general sobre las dos propuestas del paquete "Cielo Único Europeo II+": acelerar la puesta en marcha del Cielo Único Europeo (propuesta CUE) y modificar las normas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (propuesta AESA). Con estas dos propuestas se pretende conseguir que el sistema de transporte aéreo europeo esté menos fragmentado y sea más competitivo. [Comunicado de prensa](#)

Maurizio Lupi, Ministro de Infraestructuras y Transportes de Italia, que presidió la sesión, afirmó: "Hoy hemos dado una respuesta concreta al mundo de la aviación y a los ciudadanos de la UE, que estaban esperando esta propuesta. Hemos alcanzado un importante acuerdo sobre una propuesta con la que han de solucionarse muchos problemas que plantea para los Estados miembros la legislación sobre el Cielo Único Europeo y se sentarán bases nuevas y positivas para retomar la ejecución de esta iniciativa".

### Cuarto paquete ferroviario

Los Ministros han hecho balance sobre los avances conseguidos en las propuestas relativas a la apertura del mercado y el refuerzo de la gobernanza. Han adoptado una orientación general sobre la propuesta de derogar el reglamento vigente relativo a la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias, que se ha vuelto obsoleto.

El ministro Lupi ha dicho: "Después de año y medio dedicado únicamente a los aspectos técnicos del cuarto paquete ferroviario, la Presidencia italiana ha abordado exhaustivamente los aspectos políticos. Tras un primer debate político que tuvo lugar en Luxemburgo el pasado mes de octubre, hemos mantenido amplias negociaciones que nos han permitido determinar posibles propuestas sobre todas las cuestiones principales a fin de avanzar. De esta forma, la Presidencia letona estará en condiciones de culminar la negociaciones en el Consejo, sentando las bases para las últimas conversaciones con el Parlamento Europeo y, esperemos, para la adopción de la totalidad del paquete, tal como desean el propio Parlamento y los ciudadanos y empresas de la UE".

### Inversiones en infraestructuras de transporte

Los Ministros han adoptado conclusiones sobre las infraestructuras de transporte y la red transeuropea.

Según el Ministro Lupi, "la inversión en infraestructuras de transporte y en redes eficientes es crucial para fomentar el crecimiento y la competitividad, creando así más y mejores puestos de trabajo. Con las conclusiones que se han adoptado hoy, el Consejo manifiesta clara y unánimemente el enorme potencial que tiene la inversión en infraestructuras en el contexto de la revisión de la Estrategia Europa 2020".

**ÍNDICE**<sup>1</sup>

<b>PARTICIPANTES</b> .....	<b>4</b>
----------------------------	----------

**PUNTOS OBJETO DE DEBATE**

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS.....	6
CUE II+: Cielo Único Europeo.....	6
PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS .....	7
CUARTO PAQUETE FERROVIARIO .....	8
Normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias .....	8
Apertura y gobernanza del mercado ferroviario .....	9
Propuestas de la Comisión sobre apertura y gobernanza del mercado .....	10
VARIOS.....	11
Aeronaves no tripuladas en la conferencia anual sobre seguridad organizada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.....	11
Galileo.....	11
Repercusiones del embargo ruso sobre el sector del transporte por carretera lituano .....	11
Programa de trabajo de la futura Presidencia en el ámbito del transporte.....	11

**OTROS PUNTOS APROBADOS**

*ninguno*

<sup>1</sup>

- Cuando el Consejo ha adoptado formalmente declaraciones, conclusiones o resoluciones, el título del punto correspondiente así lo indica, y el texto va entrecorinado.
- Los documentos cuyo número de referencia aparece en el texto pueden consultarse en el sitio Internet del Consejo: <http://www.consilium.europa.eu>.
- Los actos adoptados que van acompañados de declaraciones no confidenciales consignadas en acta se señalan con asterisco. Las declaraciones pueden consultarse en el sitio Internet del Consejo o solicitarse al Servicio de Prensa.

**PARTICIPANTES****Bélgica:**D.<sup>a</sup> Jacqueline GALANT

Ministra de Movilidad, encargada de Belgocontrol y de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bélgica

**Bulgaria:**

D. Ivaylo MOSKOVSKI

Ministro de Transportes, Tecnologías de la Información y Comunicaciones

**República Checa:**

D. Ladislav NĚMEC

Subsecretario del Ministerio de Transportes

**Dinamarca:**

D. Magnus HEUNICKE

Ministro de Transportes

**Alemania:**

D. Alexander DOBRINDT

Ministro Federal de Transportes e Infraestructuras Digitales

**Estonia:**

D. Clyde KULL

Representante Permanente Adjunto

**Irlanda:**

D. Paschal DONOHOE

Secretario de Estado del Gabinete del Primer Ministro y del Ministerio de Asuntos Exteriores y Comercio, encargado de Asuntos Europeos

**Grecia:**

D. Andreas PAPASTAVROU

Representante Permanente Adjunto

**España:**D.<sup>a</sup> Ana María PASTOR JULIÁN

Ministra de Fomento

**Francia:**

D. Alain VIDALIES

Secretario de Estado encargado de Transportes, Mar y Pesca

**Croacia:**

D. Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Ministro de Asuntos Marítimos, Transportes e Infraestructuras

**Italia:**

D. Maurizio LUPI

Ministro de Infraestructuras y Transportes

**Chipre:**

D. Marios DEMETRIADES

Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas

**Letonia:**D. Anrijs MATĪSS  
D. Kaspars OZOLIŅŠMinistro de Transportes  
Secretario de Estado del Ministerio de Transportes**Lituania:**

D. Arijandas ŠLIUPAS

Viceministro de Transportes y Comunicaciones

**Luxemburgo:**

D. François BAUSCH

Ministro de Desarrollo Sostenible e Infraestructuras

**Hungría:**

D. Olivér VÁRHELYI

Representante Permanente Adjunto

**Malta:**

D. Joe MIZZI

Ministro de Transportes e Infraestructuras

**Países Bajos:**

D.<sup>a</sup> Melanie SCHULTZ  
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS  
D.<sup>a</sup> Wilma MANSVELD

Ministra de Infraestructuras y Medio Ambiente  
Secretaria de Estado de Infraestructuras y Medio Ambiente

**Austria:**

D. Alois STÖGER

Ministro Federal de Transporte, Innovación y Tecnología

**Polonia:**

D. Zbigniew KLEPACKI

Subsecretario de Estado del Ministerio de Infraestructuras y Desarrollo

**Portugal:**

D. Sérgio MONTEIRO

Secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Comunicaciones

**Rumanía:**

D. Iulian MATACHE

Secretario de Estado del Ministerio de Transportes

**Eslovenia:**

D. Peter GAŠPERŠIČ

Ministro de Infraestructuras

**Eslovaquia:**

D. František PALKO

Secretario de Estado del Ministerio de Transportes, Construcción y Desarrollo Regional

**Finlandia:**

D.<sup>a</sup> Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Representante Permanente Adjunta

**Suecia:**

D.<sup>a</sup> Anna JOHANSSON

Ministra de Infraestructuras

**Reino Unido:**

D. Robert GOODWILL

Subsecretario Parlamentario de Transportes

.....

**Comisión:**

D.<sup>a</sup> Violeta BULC  
D.<sup>a</sup> Elżbieta BIENKOWSKA

Titular  
Titular

## **PUNTOS OBJETO DE DEBATE**

### **INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS**

El Consejo ha adoptado, en sesión pública, unas **Conclusiones sobre las infraestructuras de transporte y la red transeuropea (RTE-T)**. Estas conclusiones constituyen una contribución a la **evaluación intermedia de la estrategia de crecimiento Europa 2020**, prevista para 2015.

La principal idea que procede transmitir al Consejo Europeo de diciembre -y en el marco de la evaluación de la estrategia Europa 2020- es que la economía de la UE requiere una red de infraestructuras de transporte completa y eficiente a fin de crecer y generar empleo.

Un número considerable de Ministros ha tomado la palabra para agradecer a la Presidencia estas conclusiones y por la idea que transmiten. Varios de ellos han mostrado su satisfacción ante el plan de inversión Juncker, presentado el pasado 26 de noviembre. Tanto ellos como la Presidencia y la Comisión estiman que la inversión en infraestructuras de transporte que genera beneficios a corto y a largo plazo supondrá una aportación al programa del Presidente Juncker.

- [Conclusiones del Consejo sobre las infraestructuras de transporte y la red transeuropea](#)

El Vicepresidente Henning Christophersen y el Coordinador Carlo Secchi han presentado el informe provisional, elaborado en colaboración con el Coordinador Kurt Bodewig. En este informe se exponen ejemplos de proyectos de RTE-T que pueden prestarse especialmente a nuevos sistemas de financiación. Los autores se proponen presentar el informe definitivo en la primavera de 2015. Su objetivo es asegurarse de que los proyectos europeos de transporte están en condiciones de beneficiarse de dichos sistemas. El informe lo encargó la Presidencia italiana en la reunión informal de Ministros de Transporte que tuvo lugar en septiembre de 2014.

- [Nuevos sistemas de financiación para los proyectos europeos de transporte - informe provisional \(en inglés\)](#)
- [Red transeuropea de transporte \(en inglés\)](#)
- [Balance de la Estrategia Europa 2020](#) - Comunicación de la Comisión

### **CUE II+: Cielo Único Europeo**

El Consejo ha acordado una **orientación general** sobre las dos propuestas del paquete "Cielo Único Europeo II+": acelerar la **puesta en marcha del Cielo Único Europeo** (propuesta CUE) y modificar las normas de la **Agencia Europea de Seguridad Aérea** (propuesta AESA).

La iniciativa Cielo Único Europeo pretende reformar la organización y la gestión del espacio aéreo europeo. Su objetivo es superar la fragmentación actual del espacio aéreo, hacer más eficientes los servicios de tráfico aéreo y optimizar el uso de la capacidad de gestión del tráfico aéreo. Con trayectorias de vuelo más directas y una mayor cooperación se conseguirá aún mayor seguridad en el tráfico aéreo y reducir tanto los costes como las emisiones de gases de efecto invernadero. Todo ello hará más competitivo el sector del transporte aéreo europeo en relación con otras zonas del mundo.

- Para más información véase el comunicado de prensa: [Cielo único europeo: el Consejo acuerda su posición \(en inglés\)](#)

## **PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS**

Los Ministros han llegado a un **acuerdo de principio** sobre una decisión por la que se **autoriza a los Estados miembros a adherirse al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros**. Una vez el Consejo ha alcanzado este acuerdo, la propuesta puede enviarse al Parlamento Europeo para recabar la aprobación del mismo. Otorgada la aprobación, el Consejo podrá adoptar la decisión.

Este Convenio se adoptó en 1995 bajo la égida de la Organización Marítima Internacional y entró en vigor en 2012. Constituye el primer intento de hacer obligatorias internacionalmente las normas de seguridad para la tripulación de los buques pesqueros.

El objetivo del Convenio es garantizar que el personal de los buques está cualificado y es apto para realizar su trabajo. Para demostrar estos extremos han de obtener el certificado pertinente y someterse a un reconocimiento médico. Con ello se reducen al máximo los posibles riesgos para los trabajadores del mar, así como para los bienes materiales y el medio marino. Otro objetivo es garantizar condiciones equitativas en el sector pesquero.

El Convenio se aplica a los buques de eslora igual o superior a 24 metros y potencia propulsora igual o superior a 750 kW, y a los patrones, oficiales, oficiales de máquinas y radiooperadores.

La UE no puede adherirse a este Convenio, ya que solo pueden ser parte en él los Estados. Cuatro Estados miembros de la UE (Dinamarca, España, Letonia y Lituania) ya se han adherido. Según la Comisión, algunas partes del Convenio entran en la competencia exclusiva de la UE por lo que respecta al reconocimiento mutuo de las cualificaciones profesionales y afectan a las disposiciones del Tratado y al Derecho derivado. Por consiguiente, el Consejo debe autorizar a los Estados miembros para que sean partes en el Convenio.

En el texto de la decisión se invita asimismo a adherirse al Convenio a todos los países de la UE que tienen buques pesqueros que enarbolan su pabellón, puertos donde atracan buques de pesca marítima que entran en el ámbito de aplicación del Convenio o instituciones de formación para el personal de los buques de pesca.

- [Decisión del Consejo por la que se autoriza a los Estados miembros](#)
- [Organización Marítima Internacional. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros](#)

## **CUARTO PAQUETE FERROVIARIO**

El Consejo ha adoptado una **orientación general** sobre la propuesta de derogar el reglamento vigente relativo a la **normalización de las cuentas** de las empresas ferroviarias. Asimismo, los Ministros **han hecho balance del progreso** realizado en las dos propuestas tendentes a mejorar los servicios ferroviarios en la UE mediante la **apertura del mercado** y el **refuerzo de la gobernanza**.

En conjunto, estas dos propuestas conforman el **pilar político o de mercado** del **cuarto paquete ferroviario**. Para que se conviertan en legislación han de ser aprobadas también por el Parlamento Europeo.

### **Normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias**

La finalidad de esta propuesta es derogar el Reglamento n.º 1192/69, que se ha vuelto obsoleto e incompatible con la legislación de la UE. Se adoptó inicialmente con el fin de adaptar los costes y beneficios de las empresas ferroviarias nacionales monopolísticas a los de otros sectores del transporte.

Este peculiar sistema era necesario en los años 60, cuando las empresas ferroviarias nacionales estaban en muchos casos desempeñando funciones por cuenta de los poderes públicos, por ejemplo el pago de subsidios familiares y pensiones y la cobertura de gastos médicos. Contribuían así a la política general de empleo, contratando a personas sin en realidad necesitarlas, e incluso llegaron a subsanar daños de guerra con cargo a su propio presupuesto. Estos costes, y en algunos casos también beneficios, situaron a las empresas ferroviarias en una posición de desigualdad en comparación con otros medios de transporte.

Solo cuatro Estados miembros (Bélgica, Alemania, Irlanda y Polonia) siguen aplicando el Reglamento. Los tipos de compensación que siguen utilizándose son: daños derivados de accidentes de trabajo, pensiones y costes de pasos a nivel. El coste anual total de las compensaciones es ligeramente superior a los 100 millones de euros.

No obstante, pueden realizarse pagos compatibles con la legislación de la UE mediante otros instrumentos o sistemas sustitutivos. En cuanto a los costes de los pasos a nivel, que constituye la categoría más importante, el 16 de junio de 2015 se pondrá en funcionamiento un instrumento sustitutivo, una vez se haya terminado de transponer la Directiva por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Los Ministros han convenido en que el Reglamento entre en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial, tal como sugirió la Comisión.

- [Normalización de las cuentas: informe al Consejo](#)

### **Apertura y gobernanza del mercado ferroviario**

Con estas propuestas de Directiva y de Reglamento se pretende mejorar los **servicios nacionales de transporte de viajeros abriéndolos a la competencia**. También se busca introducir nuevas normas para la **gobernanza de los administradores de infraestructuras** con el fin de garantizar un acceso equitativo a las infraestructuras y una mejor respuesta a las necesidades del mercado.

El objetivo es lograr que los servicios ferroviarios sean más dinámicos y estén más adaptados al cliente, así como fomentar la inversión y la innovación.

Desde el debate mantenido por el Consejo en octubre, el Grupo ha avanzado en sus trabajos. En un informe de situación se resumen los trabajos realizados hasta la fecha y se presentan sugerencias para continuar las deliberaciones.

- [Informe de situación sobre apertura del mercado y gobernanza](#)

A fin de seguir avanzando, **la Presidencia sugiere que se exploren, entre otras, las siguientes cuestiones:**

- Deben establecerse salvaguardias a fin de preservar el equilibrio económico o viabilidad de los contratos de servicio público, es decir, aquellos que conllevan la obligación de prestar un servicio aun cuando no resulte rentable.
- También deben establecerse salvaguardias a fin de evitar la selección interesada. Esto significa que no hay que permitir que las empresas comerciales puedan escoger las líneas más rentables en detrimento de otras que ocasionan pérdidas pero que son de interés público.
- En los contratos de servicio público, los Estados miembros deberían poder asociar líneas rentables y no rentables.

- Si se mantiene el principio de adjudicación competitiva, habría que prever una serie de excepciones.
- Quedaría a discreción de los Estados miembros el elegir su propio modelo de gobernanza. Habría normas comunes para garantizar, independientemente de la estructura, la imparcialidad de los administradores de infraestructuras y la transparencia de los flujos financieros.
- Los plazos deberían ser más largos que los que propone la Comisión.

Las sugerencias de la Presidencia son puntos de referencia para las deliberaciones y no se plantean en absoluto como prescriptivas.

### **Propuestas de la Comisión sobre apertura y gobernanza del mercado**

Tras la liberalización de los servicios ferroviarios de mercancías en 2007 y del transporte internacional de viajeros en 2010, la Comisión propone abrir a la competencia los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril a partir de diciembre de 2019. Tras esa fecha, las empresas ferroviarias de la UE disfrutarían en todos los países de la UE de un acceso equitativo a las vías, las señales y las estaciones para la explotación de servicios nacionales de transporte de viajeros.

También a partir de 2019, los contratos de servicio público, que actualmente suponen más del 90 % de los viajes en ferrocarril en la UE, estarían sujetos, por regla general, a licitación obligatoria. Se permitiría que los contratos existentes que se hayan adjudicado directamente continuasen hasta su fecha de vencimiento, aunque no después del final de 2022.

La Comisión también sugiere que se refuerce la normativa de la UE sobre la separación entre los administradores de infraestructuras, que explotan la red y las estaciones, y las empresas ferroviarias, que prestan los servicios. Los monopolios ferroviarios nacionales que incluyan ambas funciones se dividirían en dos ("separación institucional"). O bien, en los casos en que los Estados miembros deseen mantener las estructuras de participación existentes, se introducirían salvaguardias estrictas para garantizar la independencia del administrador de infraestructuras.

- [Cuarto paquete ferroviario \(en inglés\)](#)

## **VARIOS**

### **Aeronaves no tripuladas en la conferencia anual sobre seguridad organizada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea**

La Presidencia ha informado a los Ministros sobre la conferencia anual de la AESA, que tuvo lugar en Roma los días 15 y 16 de octubre de 2014 y se centró en la seguridad en la aviación en general y en los sistemas de aeronave pilotada a distancia (aeronaves civiles no tripuladas). La Comisión ha anunciado la finalización de la consulta pública sobre las aeronaves no tripuladas, que irá seguida de propuestas concretas de dicha institución el año que viene.

El tema de los sistemas de aeronave pilotada a distancia se trató también en el Consejo de Transporte que se celebró en octubre.

### **Galileo**

La Comisión ha informado a los Ministros sobre su posición en relación con los sistemas mundiales de navegación por satélite de la UE, Galileo y EGNOS, recalcando su potencial político y económico y puntualizando que el objetivo es que los servicios de Galileo se ofrezcan en fase preliminar para 2016 y en fase plena para 2020.

### **Repercusiones del embargo ruso sobre el sector del transporte por carretera lituano**

La Delegación lituana ha informado a los Ministros de los problemas que recientemente vienen afrontando los camiones y vehículos de pasajeros lituanos en la frontera rusa, y ha advertido de las graves consecuencias económicas y pérdidas financieras que ello podría suponer para algunos agentes económicos.

La Comisión se ha comprometido a observar atentamente la situación.

- [Nota informativa de la Delegación lituana \(en inglés\)](#)

### **Programa de trabajo de la futura Presidencia en el ámbito del transporte**

La futura Presidencia letona ha presentado el programa de trabajo sobre transporte para la primera mitad de 2015. Las propuestas legislativas en las que va a centrarse incluyen, entre otras cosas, el cuarto paquete ferroviario, los derechos de los pasajeros aéreos y las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. Otros ámbitos prioritarios incluyen la seguridad vial, el entorno internacional del transporte marítimo y la red transeuropea de transporte. Están previstas sesiones del Consejo de Transporte para el 13 de marzo y el 11 de junio de 2015.

- [Nota informativa de la Presidencia letona \(en inglés\)](#)

**OTROS PUNTOS APROBADOS**

---