



16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

COMUNICADO DE IMPRENSA

3352.^a Reunião do Conselho

Transportes, Telecomunicações e Energia

TRANSPORTES

Bruxelas, 3 de dezembro de 2014

Presidente

Maurizio Lupi

Ministro das Infraestruturas e dos Transportes de Itália

I M P R E N S A

Principais resultados do Conselho

SES II+: Céu Único Europeu

O Conselho chegou a uma orientação geral sobre as duas propostas do pacote SES II+: acelerar a implementação do Céu Único Europeu (proposta SES) e alterar as regras que regulam a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (proposta AESA). As referidas propostas têm por objetivo tornar o sistema de transportes aéreos europeu menos fragmentado e mais competitivo.

[Comunicado de imprensa \(en\)](#)

O Ministro das Infraestruturas e dos Transportes de Itália, Maurizio Lupi, que presidiu à reunião, declarou: "Hoje, demos uma resposta concreta ao setor da aviação e aos cidadãos da UE, que estavam à espera desta proposta. Chegámos a um importante acordo sobre uma proposta que deverá resolver muitas das reticências dos Estados-Membros relativamente ao pacote legislativo SES e relançar a iniciativa do Céu Único Europeu numa nova base positiva".

Quarto pacote ferroviário

Os ministros fizeram o ponto da situação das propostas relativas à abertura do mercado e ao reforço da governação e adotaram uma orientação geral sobre uma proposta para revogar o atual regulamento relativo à normalização de contas das empresas de caminho de ferro, que se tornou obsoleto.

O Ministro Maurizio Lupi declarou: "Após três semestres exclusivamente dedicados ao pilar técnico do quarto pacote ferroviário, a Presidência italiana tratou exaustivamente o pilar político. Depois de um primeiro debate de orientação, no passado mês de outubro, no Luxemburgo, procedemos a extensas negociações que nos permitiram identificar as propostas a fazer em relação a todas as questões principais com vista ao caminho a seguir. A Presidência letã estará, por isso, em condições de concluir as negociações no Conselho, abrindo caminho para a troca final de opiniões com o Parlamento Europeu, e proceder à adoção do pacote completo, tal como desejado pelo Parlamento e pelos cidadãos e empresas da UE".

Investimentos nas infraestruturas de transportes

Os ministros adotaram um conjunto de conclusões sobre a infraestrutura de transporte e a rede transeuropeia.

O Ministro Maurizio Lupi declarou: "Os investimentos em infraestruturas de transportes e redes eficientes são fundamentais para promover o crescimento e a competitividade, criando assim mais e melhores empregos. Através das conclusões hoje adotadas, o Conselho envia uma mensagem clara acerca do enorme potencial do investimento em infraestruturas, no contexto da revisão da Estratégia Europa 2020".

ÍNDICE¹

PARTICIPANTES	4
----------------------------	----------

PONTOS DEBATIDOS

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA	6
SES II+: CÉU ÚNICO EUROPEU.....	6
MARÍTIMOS DOS NAVIOS DE PESCA.....	7
QUARTO PACOTE FERROVIÁRIO.....	8
Normalização de contas das empresas de caminhos de ferro	8
Abertura e governação do mercado ferroviário	9
Propostas da Comissão relativas à abertura do mercado e à governação	10
DIVERSOS	11
Aeronaves não tripuladas e a conferência anual da Agência Europeia para a Segurança da Aviação sobre segurança.....	11
Galileo.....	11
Impacto do embargo russo sobre o setor do transporte rodoviário de mercadorias lituano.....	11
Programa de trabalho da próxima Presidência na área dos transportes	11

OUTROS PONTOS APROVADOS

nada

¹

- Nos casos em que tenham sido formalmente adotadas pelo Conselho declarações, conclusões ou resoluções, o facto é indicado no título do ponto em questão e o texto está colocado entre aspas.
- Os documentos cuja referência se menciona no texto estão acessíveis no sítio Internet do Conselho <http://www.consilium.europa.eu>.
- Os atos adotados que são objeto de declarações para a ata que podem ser facultadas ao público vão assinalados por um asterisco; estas declarações estão disponíveis no sítio Internet do Conselho acima mencionado ou podem ser obtidas junto do Serviço de Imprensa.

PARTICIPANTES

Bélgica:

Jacqueline GALANT

Ministra da Mobilidade, encarregada do Belgocontrol e da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas

Bulgária:

Ivaylo MOSKOVSKI

Ministro dos Transportes, das Tecnologias da Informação e das Comunicações

República Checa:

Ladislav NĚMEC

Vice-Ministro dos Transportes

Dinamarca:

Magnus HEUNICHE

Ministro dos Transportes

Alemanha:

Alexander DOBRINDT

Ministro Federal dos Transportes e da Infraestrutura Digital

Estónia:

Clyde KULL

Representante Permanente Adjunto

Irlanda:

Paschal DONOHOE

Ministro-Adjunto encarregado dos Assuntos Europeus, Gabinete do Primeiro-Ministro (Taoiseach) e Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Comércio

Grécia:

Andreas PAPASTAVROU

Representante Permanente Adjunto

Espanha:

Ana Maria PASTOR JULIÁN

Ministra das Obras Públicas

França:

Alain VIDALIES

Secretário de Estado encarregado dos Transportes, do Mar e das Pescas

Croácia:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Ministro dos Assuntos Marítimos, dos Transportes e das Infraestruturas

Itália:

Maurizio LUPI

Ministro das Infraestruturas e dos Transportes

Chipre:

Marios DEMETRIADES

Ministro das Comunicações e das Obras Públicas

Letónia:

Anrijs MATĪSS
Kaspars OZOLIŅŠ

Ministro dos Transportes
Secretário de Estado, Ministério dos Transportes

Lituânia:

Arijandas ŠLIUPAS

Vice-Ministro dos Transportes e Comunicações

Luxemburgo:

François BAUSCH

Ministro do Desenvolvimento Sustentável e das Infraestruturas

Hungria:

Olivér VÁRHELYI

Representante Permanente Adjunto

Malta:

Joe MIZZI

Ministro dos Transportes e das Infraestruturas

Países Baixos:

Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Wilma MANSVELD

Ministra do Equipamento e do Ambiente
Secretária de Estado do Equipamento e do Ambiente

Áustria:

Alois STÖGER

Ministro Federal dos Transportes, da Inovação e da
Tecnologia

Polónia:

Zbigniew KLEPACKI

Subsecretário de Estado da Infraestrutura e do
Desenvolvimento

Portugal:

Sérgio MONTEIRO

Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e
Comunicações

Roménia:

Iulian MATACHE

Secretário de Estado, Ministério dos Transportes

Eslovénia:

Peter GAŠPERŠIČ

Ministro das Infraestruturas

Eslováquia:

František PALKO

Secretário de Estado, Ministério dos Transportes, da
Construção e do Desenvolvimento Regional

Finlândia:

Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Representante Permanente Adjunta

Suécia:

Anna JOHANSSON

Ministra das Infraestruturas

Reino Unido:

Robert GOODWILL

Secretário de Estado dos Transportes

.....

Comissão:

Violeta BULC
Elzbieta BIENKOWSKA

Membro
Membro

PONTOS DEBATIDOS

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

O Conselho adotou, em sessão pública, um conjunto de **conclusões sobre a infraestrutura de transporte e a rede transeuropeia (RTE-T)**. As referidas conclusões contribuirão para a **revisão intercalar da Estratégia Europa 2020**, prevista para 2015.

A mensagem principal a ser transmitida ao Conselho Europeu de dezembro, no quadro da revisão da Estratégia Europa 2020, é que a economia da UE, a fim de crescer e gerar emprego, precisa de uma rede de infraestruturas de transportes completa e eficiente.

Muitos ministros usaram da palavra para agradecer à Presidência estas conclusões e a mensagem que elas transmitem. Vários ministros congratularam-se com a apresentação do plano Juncker de investimento, a 26 de novembro. Tanto estes ministros como a Presidência e a Comissão consideraram que os investimentos em infraestruturas de transportes que geram benefícios, a curto e a longo prazo, contribuirão para a agenda do Presidente Juncker.

- [Conclusões do Conselho sobre a infraestrutura de transportes e a rede transeuropeia](#)

O Vice-Presidente da Comissão, Henning Christophersen, e o Coordenador Carlo Secchi apresentaram o seu relatório intercalar, redigido em conjunto com o Coordenador Kurt Bodewig. O relatório identifica exemplos de projetos da RTE-T que podem estar particularmente indicados para os novos mecanismos financeiros. Os autores pretendem apresentar um relatório final na primavera de 2015. O objetivo destes é garantir que os projetos europeus no setor dos transportes estejam em condições de beneficiar de tais mecanismos. O relatório foi encomendado pela Presidência italiana, na reunião informal dos ministros dos transportes, realizada em setembro de 2014.

- [Novos mecanismos financeiros para projetos europeus de infraestrutura de transportes — relatório intercalar \(en\)](#)
- [Rede transeuropeia de transportes \(en\)](#)
- [Estado atual da estratégia Europa 2020](#) – Comunicação da Comissão

SES II+: CÉU ÚNICO EUROPEU

O Conselho chegou a uma **orientação geral** sobre as duas propostas do pacote SES II+: acelerar a **implementação do Céu Único Europeu** (proposta SES) e alterar as regras que regulam a **Agência Europeia para a Segurança da Aviação** (proposta AESA).

A iniciativa Céu Único Europeu tem por fim reformar a organização e a gestão do espaço aéreo europeu. O seu objetivo é superar a atual fragmentação do espaço aéreo, tornar os serviços de tráfego aéreo mais eficientes e otimizar a utilização da capacidade de gestão do tráfego aéreo. Trajetórias de voo mais diretas e maior cooperação devem contribuir para que voar se torne ainda mais seguro, para reduzir custos e para diminuir as emissões de gases com efeito de estufa. Tudo isto deve também tornar o setor europeu dos transportes aéreos mais competitivo em relação a outras regiões do mundo.

- Para mais informações, ver o comunicado de imprensa: [Céu Único Europeu: o Conselho aprovou a sua posição \(en\)](#)

MARÍTIMOS DOS NAVIOS DE PESCA

O ministros **chegaram a um acordo de princípio** sobre a decisão que visa **autorizar os Estados-Membros a tornarem-se partes na Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos dos Navios de Pesca (STCW-F)**. Tendo o Conselho chegado agora a acordo, a referida proposta pode ser enviada ao Parlamento para que este a aprove. Uma vez que essa aprovação tenha sido obtida, o Conselho poderá adotá-la.

A STCW-F é uma convenção da Organização Marítima Internacional, que foi adotada em 1995 e entrou em vigor em 2012. Trata-se da primeira tentativa de tornar as normas de segurança para as tripulações dos navios de pesca obrigatórias a nível mundial.

O objetivo da convenção é garantir que o pessoal embarcado nos navios de pesca possua as qualificações e as aptidões necessárias para o trabalho. Para comprovar estes requisitos, precisam de um certificado e têm que se submeter a um exame médico. Desta forma, devem ficar limitados os potenciais riscos de segurança para as pessoas que se encontram no mar, bem como para os bens e para o meio marinho. Pretende-se, igualmente, criar condições equitativas no setor das pescas.

Estas disposições aplicam-se a navios com pelo menos 24 metros de comprimento e com uma potência propulsora de pelo menos 750 kW. Dizem respeito a capitães, oficiais, oficiais de máquinas e operadores radiotécnicos.

A UE não pode ser parte na Convenção STCW-F, visto que apenas os Estados nela podem ser partes. Quatro países da UE (Dinamarca, Espanha, Letónia e Lituânia) já aderiram à convenção. De acordo com a Comissão, certas partes da convenção recaem no âmbito da competência exclusiva da União em matéria de reconhecimento mútuo das qualificações e afetam disposições do Tratado e do direito derivado da UE. Por conseguinte, os Estados-Membros precisam de ser autorizados pelo Conselho para se tornarem partes na STCW-F.

O texto da decisão também incita todos os países da UE com navios de pesca que arvoem o seu pavilhão, ou portos que acolham navios de pesca marítima abrangidos pelo âmbito da Convenção, ou estabelecimentos de formação para marítimos de navios de pesca, a tornarem-se parte na convenção.

- [Decisão do conselho que autoriza os Estados-Membros](#)
- [Organização Marítima Internacional: STCW-F \(en\)](#)

QUARTO PACOTE FERROVIÁRIO

O Conselho adotou uma **orientação geral** sobre uma proposta para revogar o atual regulamento relativo à **normalização de contas** das empresas de caminho de ferro. O ministros **fizeram o ponto da situação dos progressos** realizados relativamente a duas propostas destinadas a melhorar os serviços de transporte ferroviário na UE, mediante a **abertura do mercado** e o reforço da **governança**.

Estas propostas, em conjunto, constituem o **pilar "político" ou "de mercado" do quarto pacote ferroviário**. Para que se tornem lei, as referidas propostas terão também que ser aprovadas pelo Parlamento Europeu.

Normalização de contas das empresas de caminhos de ferro

O objetivo da proposta é revogar o Regulamento n.º 1192/69, que se tornou obsoleto e incompatível com a legislação da UE. Este foi inicialmente adotado com o objetivo de ajustar os custos e benefícios de empresas ferroviárias nacionais monopolistas aos de outros setores dos transportes.

Essa disposição específica era necessária na década de 1960, quando as empresas ferroviárias nacionais desempenhavam, em muitos casos, funções em nome das autoridades públicas: pagavam abonos de família e pensões e cobriam despesas médicas, contribuíam para a política geral de emprego, contratando pessoas das quais não precisavam e até reparavam danos de guerra a cargo dos seus próprios orçamentos. Estes custos, e em certos casos também os benefícios, deixavam as companhias ferroviárias numa posição de desigualdade em comparação com outros meios de transporte.

Apenas quatro Estados-Membros — a Bélgica, a Alemanha, a Irlanda e a Polónia — aplicam ainda este regulamento. As categorias de compensação que ainda estão a ser usadas são: danos resultantes de acidentes de trabalho, pensões e custos das passagens de nível. O total anual de compensações é ligeiramente superior a 100 milhões de euros.

No entanto, pagamentos compatíveis com a legislação da UE podem ser feitos no âmbito de disposições ou instrumentos alternativos. Estará disponível um instrumento alternativo para os custos das passagens de nível — que representam a maior categoria —, a partir de 16 de junho de 2015, quando deverá FICAR completada a transposição da diretiva que estabelece um espaço ferroviário europeu único.

Os ministros decidiram que o regulamento deve entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia, como sugerido pela Comissão.

- [Normalização de contas: relatório ao Conselho](#)

Abertura e governação do mercado ferroviário

A diretiva e o regulamento propostos têm por fim melhorar os **serviços nacionais de transporte de passageiros** através da sua **abertura à concorrência**. Também pretendem introduzir novas regras para a **governação dos gestores de infraestruturas** no intuito de assegurar a igualdade de acesso às infraestruturas e uma melhor resposta às necessidades do mercado.

O objetivo é tornar os serviços ferroviários mais dinâmicos e orientados para o cliente, bem como incentivar o investimento e a inovação.

Os trabalhos têm sido alvo de progressos no Grupo desde o debate do Conselho em outubro. Um relatório intercalar resume os trabalhos até agora desenvolvidos e contém sugestões para futuros debates.

- [Relatório intercalar sobre abertura do mercado e governação](#)

No intuito de alcançar mais progressos, **a Presidência sugere que sejam exploradas, nomeadamente, as seguintes questões:**

- Devem ser criadas salvaguardas para preservar o "equilíbrio económico" ou a viabilidade dos contratos de serviço público, ou seja, contratos que impliquem a obrigação de prestar serviços mesmo quando estes não são rentáveis.
- Devem também ser introduzidas salvaguardas para evitar a escolha seletiva ("*cherry-picking*"). Isto significa que as empresas comerciais não devem ser autorizadas a escolher linhas rentáveis em detrimento de linhas deficitárias de interesse público.
- Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de agrupar linhas rentáveis e não rentáveis, no caso dos contratos de serviço público.

- Se o princípio de adjudicação por concurso for retido, deverá ser permitido um certo número de exceções.
- Nesse caso, caberia aos Estados-Membros escolher o seu próprio modelo de governação e existiriam regras comuns para garantir a imparcialidade dos gestores de infraestruturas e a transparência dos fluxos financeiros, independentemente da estrutura.
- Os prazos deveriam ser mais alargados do que aqueles que foram sugeridos pela Comissão.

As sugestões da Presidência para futuros debates são indicativas e não se pretende que sejam, de nenhuma forma, prescritivas.

Propostas da Comissão relativas à abertura do mercado e à governação

Depois de terem sido abertos em 2007 os serviços ferroviários de transporte de mercadorias e em 2010 os de transporte internacional de passageiros, a Comissão propõe que os serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros sejam abertos à concorrência, a partir de dezembro de 2019. Daí em diante, as empresas ferroviárias da UE terão igual acesso às vias, à sinalização e às estações em todos os países da UE, a fim de prestarem serviços domésticos de transporte de passageiros.

Também a partir de 2019, os contratos de serviço público, que atualmente asseguram mais de 90% das viagens ferroviárias na UE, estarão, como regra geral, sujeitos a concursos obrigatórios para a sua adjudicação. Os contratos existentes, celebrados diretamente, serão autorizados a vigorar até à respetiva expiração, mas não após o final de 2022.

A Comissão sugere igualmente o reforço das regras da UE sobre a separação entre gestores de infraestrutura, que exploram as redes e as estações, e empresas ferroviárias, que fornecem os serviços. Os monopólios ferroviários nacionais que detêm ambas as funções seriam divididos em dois ("separação institucional"). Em alternativa, caso os Estados-Membros desejem manter as atuais estruturas de *holding*, a Comissão propõe-se introduzir salvaguardas rigorosas para proteger a independência do gestor da infraestrutura.

- [Quarto pacote ferroviário \(en\)](#)

DIVERSOS

Aeronaves não tripuladas e a conferência anual da Agência Europeia para a Segurança da Aviação sobre segurança

A Presidência informou os ministros sobre a conferência anual da AESA sobre segurança, que teve lugar em Roma, a 15-16 de outubro de 2014. Esta conferência centrou-se na segurança na aviação geral e nos sistemas de aeronaves telepiloadas (RPAS, aeronaves telepiloadas civis). A Comissão anunciou o fim da consulta pública sobre RPAS, no seguimento da qual a Comissão deverá apresentar propostas concretas, no próximo ano.

Os ministros também abordaram o tema dos sistemas de aeronaves telepiloadas, na reunião do Conselho Transportes, em outubro.

Galileo

A Comissão pôs os ministros a par da sua posição sobre os sistemas globais de navegação por satélite da UE, o Galileo e o EGNOS. A Comissão salientou o respetivo potencial político e económico e sublinhou que o objetivo é prestar os primeiros serviços do Galileo até 2016 e os serviços completos até 2020.

Impacto do embargo russo sobre o setor do transporte rodoviário de mercadorias lituano

A delegação lituana informou os ministros sobre as dificuldades que os camiões e veículos de passageiros têm recentemente vindo a encontrar na fronteira russa, salientando as potenciais consequências económicas e perdas financeiras sérias para vários operadores económicos.

A Comissão prometeu seguir atentamente a situação.

- [Nota informativa da delegação lituana \(en\)](#)

Programa de trabalho da próxima Presidência na área dos transportes

A próxima Presidência letã apresentou o seu programa de trabalho, na área dos transportes, para o primeiro semestre de 2015. As propostas legislativas nas quais se focará incluem, nomeadamente, o quarto pacote ferroviário, os direitos dos passageiros aéreos e as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior. Outras áreas prioritárias incluem a segurança rodoviária, o enquadramento internacional dos transportes marítimos e a rede transeuropeia de transportes. As reuniões do Conselho Transportes estão marcadas para 13 de março e 11 de junho de 2015.

- [Nota informativa da Presidência letã \(en\)](#)

OUTROS PONTOS APROVADOS
