



16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

COMUNICAT DE PRESĂ

Cea de a 3352-a reuniune a Consiliului

Transporturi, Telecomunicații și Energie

Transporturi

Bruxelles, 3 decembrie 2014

Președinte

Maurizio Lupi

Ministrul Infrastructurii și Transporturilor din Italia

P R E S Ă

Principalele rezultate ale Consiliului

SES II+: Cerul unic european

Consiliul a ajuns la o abordare generală cu privire la cele două propuneri din pachetul SES II+: punerea în aplicare mai rapidă a cerului unic european (propunerea SES) și modificarea normelor pentru Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (propunerea AESA). Propunerile vizează transformarea sistemului european de transport aerian într-un sistem mai puțin fragmentat și mai competitiv. [Comunicat de presă](#)

Maurizio Lupi, Ministrul Infrastructurii și Transporturilor din Italia, care a prezidat reuniunea, a afirmat: „Astăzi am dat un răspuns concret comunității aviatice din UE și cetățenilor UE, care așteptau această propunere. Am obținut un acord important cu privire la o propunere care ar trebui să rezolve multe probleme pe care statele membre le au cu legislația privind SES și să revizuiască punerea în aplicare a inițiativei privind cerul unic pe o bază nouă și pozitivă”.

Cel de al patrulea pachet feroviar

Miniștrii au examinat progresele înregistrate cu privire la propunerile privind deschiderea pieței și o guvernanta mai puternică. Aceștia au adoptat o abordare generală cu privire la o propunere de abrogare a regulamentului actual privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare, care a devenit caduc.

Ministrul Lupi a declarat: „După trei semestre dedicate exclusiv pilonului tehnic al celui de al patrulea pachet feroviar, președinția italiană a abordat în detaliu pilonul politic al acestuia. După o primă dezbatere de orientare desfășurată în luna octombrie la Luxemburg, am purtat negocieri ample, care ne-au permis să identificăm, în ceea ce privește calea de urmat, propunerile care trebuie formulate referitor la toate chestiunile principale. Prin urmare, președinția letonă va fi în măsură să finalizeze negocierile în cadrul Consiliului, deschizând calea pentru schimbul final cu Parlamentul European și, sperăm, pentru adoptarea întregului pachet, în sensul dorit de Parlament și de către cetățenii și întreprinderile din UE”.

Investițiile în infrastructura de transport

Miniștrii au adoptat un set de concluzii privind infrastructura de transport și rețeaua transeuropeană.

Ministrul Lupi a declarat: „Investițiile în infrastructurile de transport și în rețelele eficiente sunt esențiale pentru stimularea creșterii și a competitivității și, prin urmare, pentru crearea de locuri de muncă mai multe și mai bune. Prin concluziile adoptate astăzi, Consiliul transmite unanim un mesaj clar privind potențialul enorm al investițiilor în infrastructură, în contextul evaluării Strategiei Europa 2020”.

CUPRINS¹

PARTICIPANȚI	4
---------------------------	----------

PUNCTE DEZBĂTUTE

INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURĂ	6
SES II+: CERUL UNIC EUROPEAN	6
PERSONALUL NAVELOR DE PESCUIT	7
CEL DE AL PATRULEA PACHET FERROVIAR	8
Standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare	8
Deschiderea și guvernarea pieței feroviare	9
Propunerile Comisiei privind deschiderea și guvernarea pieței	10
DIVERSE	11
Aeronavele fără pilot în cadrul conferinței anuale privind siguranța a Agenției Europene de Siguranță a Aviației	11
Galileo	11
Impactul embargoului rus asupra sectorului transportului rutier de mărfuri din Lituania	11
Programul de lucru al viitoarei președinții în domeniul transporturilor	11

ALTE PUNCTE APROBATE

niciunul

¹

- În cazul în care Consiliul a adoptat în mod formal declarații, concluzii sau rezoluții, acest lucru este indicat în spațiul destinat titlului punctului vizat, iar textul este încadrat de ghilimele.
- Documentele a căror referință este menționată în text sunt disponibile pe site-ul Consiliului, și anume <http://www.consilium.europa.eu>.
- Acele acte adoptate care conțin declarații destinate procesului-verbal al Consiliului și care pot fi făcute publice sunt marcate cu un asterisc; aceste declarații sunt disponibile pe site-ul Consiliului sau pot fi obținute de la Biroul de presă.

PARTICIPANȚI

Belgia:

Dna Jacqueline GALANT

Ministrul Mobilității, responsabil de Belgocontrol și de Societatea Națională a Căilor Ferate Belgiene NMBS/SNCB

Bulgaria:

DI Ivailo MOSKOVSKI

Ministrul Transporturilor, Tehnologiei Informației și Comunicațiilor

Republica Cehă:

DI Ladislav NĚMEC

Ministru Adjunct al Transporturilor

Danemarca:

DI Magnus HEUNICKE

Ministrul Transporturilor

Germania:

DI Alexander DOBRINDT

Ministrul Federal al Transporturilor și Infrastructurii Digitale

Estonia:

DI Clyde KULL

Reprezentant Permanent Adjunct

Irlanda:

DI Paschal DONOHOE

Ministru Adjunct însărcinat cu Afaceri Europene (Cabinetul Prim-ministrului și Ministerul Afacerilor Externe și Comerțului)

Grecia:

DI Andreas PAPASTAVROU

Reprezentant Permanent Adjunct

Spania:

Dna Ana María PASTOR JULIÁN

Ministrul Lucrărilor Publice

Franta:

DI Alain VIDALIES

Secretar de Stat însărcinat cu Transporturile, Marea și Pescuitul

Croatia:

DI Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

Ministrul Afacerilor Maritime, Transporturilor și Infrastructurii

Italia:

DI Maurizio LUPI

Ministrul Infrastructurii și Transporturilor

Cipru:

DI Marios DEMETRIADES

Ministrul Comunicațiilor și Lucrărilor Publice

Letonia:

DI Anrijs MATĪSS
DI Kaspars OZOLIŅŠ

Ministrul Transporturilor
Secretar de Stat la Ministerul Transporturilor

Lituania:

DI Arijandas ŠLIUPAS

Ministru Adjunct al Transporturilor și Comunicațiilor

Luxemburg:

DI François BAUSCH

Ministrul Dezvoltării Durabile și Infrastructurilor

Ungaria:

DI Olivér VÁRHELYI

Reprezentant Permanent Adjunct

Malta:

DI Joe MIZZI

Ministrul Transporturilor și Infrastructurii

Tările de Jos:

Dna Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
Dna Wilma MANSVELD

Ministrul Infrastructurii și Mediului
Secretar de Stat pentru Infrastructură și Mediu

Austria:

DI Alois STÖGER

Ministrul Federal al Transporturilor, Inovării și
Tehnologiei

Polonia:

DI Zbigniew KLEPACKI

Subsecretar de Stat, Ministerul Infrastructurii și
Dezvoltării

Portugalia:

DI Sérgio MONTEIRO

Secretar de Stat însărcinat cu Infrastructura, Transporturile
și Comunicațiile

România:

DI Iulian MACHIE

Secretar de Stat, Ministerul Transporturilor

Slovenia:

DI Peter GAŠPERŠIČ

Ministrul Infrastructurii

Slovacia:

DI František PALKO

Secretar de Stat, Ministerul Transporturilor, Construcției și
Dezvoltării Regionale

Finlanda:

Dna Marianne HUUSKO-LAMPONEN

Reprezentant Permanent Adjunct

Suedia:

Dna Anna JOHANSSON

Ministrul Infrastructurii

Regatul Unit:

DI Robert GOODWILL

Secretar de Stat pentru Transporturi, Ministerul
Transporturilor

Comisia:

Dna Violeta BULC
Dna Elzbieta BIEŃKOWSKA

Membru
Membru

PUNCTE DEZBĂTUTE

INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURĂ

Consiliul a adoptat, în cadrul unei sesiuni publice, un set de **concluzii privind infrastructura de transport și rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)**. Concluziile vor contribui la **evaluarea la jumătatea perioadei a Strategiei Europa 2020**, prevăzută pentru 2015.

Mesajul esențial care va fi prezentat Consiliului European din decembrie - și în cadrul evaluării Strategiei Europa 2020 - este că economia UE are nevoie de o rețea de infrastructură de transport completă și eficientă pentru a se dezvolta și pentru a genera locuri de muncă.

Numeroși miniștri au luat cuvântul pentru a mulțumi Președinției pentru aceste concluzii și pentru mesajul pe care îl transmit. Mai mulți miniștri au salutat prezentarea planului de investiții al dlui Juncker, din 26 noiembrie. Aceștia au considerat, la fel ca Președinția și Comisia, că investițiile în infrastructura de transport care generează beneficii atât pe termen scurt, cât și pe termen lung vor contribui la agenda președintelui Juncker.

- [Concluziile Consiliului privind infrastructura de transport și rețeaua transeuropeană](#)

Vicepreședintele Henning Christophersen și coordonatorul Carlo Secchi și-au prezentat raportul interimar, elaborat împreună cu coordonatorul Kurt Bodewig. Raportul identifică exemple de proiecte TEN-T care pot fi în special adecvate pentru noile scheme financiare. Autorii intenționează să prezinte un raport final în primăvara anului 2015. Scopul lor este să se asigure că proiectele europene de transport vor fi în măsură să beneficieze de aceste scheme. Raportul a fost comandat de către președinția italiană la reuniunea informală a miniștrilor transporturilor din septembrie 2014.

- [Noi scheme financiare pentru proiectele europene de infrastructură de transport - raport interimar](#)
- [Rețeaua transeuropeană de transport](#)
- [Bilanțul Strategiei Europa 2020](#) - comunicare a Comisiei

SES II+: CERUL UNIC EUROPEAN

Consiliul a ajuns la o **abordare generală** cu privire la cele două propuneri din pachetul SES II+: **punerea în aplicare mai rapidă a cerului unic european** (propunerea SES) și modificarea normelor pentru **Agencia Europeană de Siguranță a Aviației** (propunerea AESA).

Inițiativa privind cerul unic european vizează reformarea modului de organizare și de gestionare a spațiului aerian european. Obiectivul acesteia este depășirea fragmentării actuale a spațiului aerian, eficientizarea serviciilor de trafic aerian și utilizarea optimă a capacității de gestionare a traficului aerian. Prezența unor rute de zbor mai directe și o mai bună cooperare ar trebui să sporească siguranța transportului aerian, să scadă costurile și să reducă emisiile de gaze cu efect de seră. Toate acestea ar trebui, de asemenea, să crească competitivitatea sectorului european al transportului aerian în raport cu alte regiuni ale lumii.

- Pentru detalii, a se vedea comunicatul de presă: [Cerul unic european: Consiliul convine asupra poziției sale](#)

PERSONALUL NAVELOR DE PESCUIT

Miniștrii **au convenit în principiu** asupra unei decizii **de autorizare a statelor membre să devină părți la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart pentru personalul navelor de pescuit (STCW-F)**. Având în vedere că în prezent există un acord din partea Consiliului, propunerea poate fi transmisă Parlamentului European, spre aprobare. După obținerea aprobării, Consiliul va fi în măsură să o adopte.

STCW-F este o convenție a Organizației Maritime Internaționale, care a fost adoptată în 1995 și a intrat în vigoare în 2012. Este prima încercare de a impune, la nivel mondial, standarde de siguranță obligatorii pentru echipajele de pe navele de pescuit.

Obiectivul convenției este acela de a garanta că personalul de la bordul navelor este suficient de calificat și într-o formă adecvată pentru a-și face meseria. Pentru a demonstra acest lucru, membrii echipajelor au nevoie de un certificat și trebuie să treacă un examen medical. Acest lucru ar trebui să minimizeze riscurile potențiale în materie de siguranță ale persoanelor pe mare, precum și ale bunurilor și ale mediului marin. Un alt obiectiv este crearea de condiții de concurență echitabile în sectorul pescuitului.

Dispozițiile se aplică în cazul navelor care au cel puțin 24 de metri lungime, cu o putere de propulsie de cel puțin 750 kw. Acestea vizează căpitanii, ofițerii, inginerii mecanici și operatorii radio.

UE nu poate deveni parte la Convenția STCW-F întrucât doar statele membre pot fi părți la aceasta. Patru state membre ale UE (Danemarca, Spania, Letonia și Lituania) au aderat deja la convenție. Potrivit Comisiei, unele părți ale convenției intră în sfera de competență exclusivă a UE în ceea ce privește recunoașterea reciprocă a calificărilor și afectează dispozițiile tratatului și dreptul derivat al UE. Ca urmare, statele membre trebuie să fie autorizate de Consiliu să devină părți la STCW-F.

Textul deciziei invită, de asemenea, toate țările UE care au nave de pescuit care își arborează pavilionul, porturi care primesc nave de pescuit maritime care intră în sfera de aplicare a convenției sau instituții de formare pentru personalul navelor de pescuit să devină părți la convenție.

- [Decizia Consiliului de autorizare a statelor membre](#)
- [Organizația Maritimă Internațională: STCW-F](#)

CEL DE AL PATRULEA PACHET FEROVIAR

Consiliul a adoptat o **abordare generală** cu privire la o propunere de abrogare a regulamentului actual privind **standardizarea conturilor** întreprinderilor feroviare. De asemenea, miniștrii au examinat progresele înregistrate cu privire la două propuneri de îmbunătățire a serviciilor feroviare în UE prin **deschiderea pieței** și printr-o **guvernanță** mai puternică.

Împreună, aceste propuneri alcătuiesc **pilonul „politic” sau pilonul „de piață” al celui de al patrulea pachet feroviar**. Pentru a deveni legi, propunerile vor trebui să fie aprobate și de Parlamentul European.

Standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare

Scopul propunerii este abrogarea Regulamentului 1192/69, care a devenit caduc și incompatibil cu legislația UE. Regulamentul a fost inițial adoptat pentru a alina costurile și beneficiile companiilor feroviare naționale monopoliste la cele ale altor sectoare din domeniul transporturilor.

Această modalitate specifică a fost necesară în anii 1960, când companiile feroviare naționale executau, în multe cazuri, sarcini în numele autorităților publice. Acestea plăteau alocații familiale și pensii și acopereau costurile medicale. Ele au contribuit la politica generală în domeniul ocupării forței de muncă prin angajarea unor persoane de care nu aveau cu adevărat nevoie. Companiile feroviare au reparat chiar pagube de război din propriul lor buget. Aceste costuri și, în unele cazuri, beneficii au pus companiile feroviare într-o poziție inegală față de alte moduri de transport.

Numai patru state membre - Belgia, Germania, Irlanda și Polonia - încă mai utilizează regulamentul respectiv. Categoriile de compensații care sunt încă utilizate sunt: pierderile sau leziunile survenite la locul de muncă, pensiile și costurile aferente trecerilor la nivel. Valoarea anuală totală a compensațiilor este puțin peste 100 de milioane EUR.

Cu toate acestea, se pot face plăți compatibile cu dreptul UE în temeiul unor instrumente sau modalități alternative. În ceea ce privește costurile aferente trecerilor la nivel, care reprezintă cea mai mare categorie, se va institui un instrument alternativ până la data de 16 iunie 2015, când se va încheia transpunerea Directivei privind instituirea spațiului feroviar unic european.

Miniștrii au fost de acord ca regulamentul să intre în vigoare la o zi după publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, astfel cum a fost propus de către Comisie.

- [Standardizarea conturilor: raport adresat Consiliului](#)

Deschiderea și guvernanta pieței feroviare

Propunerile de directivă și de regulament vizează îmbunătățirea **serviciilor de transport intern de călători**, prin **deschiderea acestora către concurență**. De asemenea, acestea urmăresc introducerea de noi norme pentru **guvernanta administratorilor de infrastructură** în vederea asigurării unui acces egal la infrastructură și a unui răspuns mai bun la nevoile pieței.

Obiectivul este obținerea unor servicii feroviare mai dinamice și mai orientate către client, precum și încurajarea investițiilor și a inovării.

De la dezbaterile Consiliului din octombrie, s-au înregistrat progrese în cadrul grupului de lucru. Un raport privind progresele înregistrate sintetizează activitățile desfășurate până în prezent și include sugestii pentru discuțiile ulterioare.

- [Deschiderea și guvernanta pieței - raport privind progresele înregistrate](#)

Pentru a realiza progrese suplimentare, **Președinția sugerează să se examineze, printre altele, următoarele aspecte:**

- Ar trebui să se creeze garanții pentru a se păstra „echilibrul economic” sau viabilitatea contractelor de achiziții publice de servicii, și anume contractele care implică o obligație de a presta servicii, chiar și atunci când acestea nu sunt rentabile.
- De asemenea, ar trebui să se introducă garanții pentru a se evita alegerea selectivă a serviciilor celor mai convenabile. Aceasta înseamnă că societățile comerciale nu ar trebui să fie autorizate să aleagă linii rentabile în detrimentul liniilor nerentabile care sunt de interes public.
- Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a grupa liniile profitabile și neprofitabile pentru contractele de achiziții publice de servicii.

- În cazul în care se menține principiul de atribuire competitivă, ar trebui să fie permise o serie de excepții.
- Ar fi la latitudinea statelor membre să își aleagă propriul model de guvernare. Ar exista norme comune pentru garantarea imparțialității administratorilor de infrastructură și a transparenței fluxurilor financiare, indiferent de structură.
- Termenele ar trebui să fie mai lungi decât cele propuse de Comisie.

Propunerile Președinției sunt indicii pentru discuțiile viitoare și nu sunt menite să fie prescriptive în niciun fel.

Propunerile Comisiei privind deschiderea și guvernarea pieței

După deschiderea serviciilor de transport feroviar de marfă în 2007 și a celor de transport internațional de călători în 2010, Comisia propune deschiderea către concurență a serviciilor de transport feroviar intern de călători începând din decembrie 2019. De la această dată, întreprinderile feroviare din UE ar avea acces egal la liniile de cale ferată, semnalele și stațiile din toate țările UE pentru prestarea de servicii de transport intern de călători.

De asemenea, ca regulă generală, începând din 2019, contractele de achiziții publice de servicii, care în prezent reprezintă peste 90 % din călătoriile feroviare din UE, ar urma să fie supuse procedurii de licitație obligatorie. S-ar permite derularea contractelor atribuite direct existente până la data expirării lor, dar nu mai târziu de sfârșitul anului 2022.

De asemenea, Comisia propune consolidarea normelor UE privind separarea dintre administratorii de infrastructură, care gestionează rețeaua și stațiile, și întreprinderile feroviare, care oferă serviciile. Monopolurile feroviare naționale care cuprind ambele funcții ar urma să fie împărțite în două („separare instituțională”). Alternativ, în cazul în care statele membre ar dori să păstreze structuri de holding existente, ar fi introduse garanții stricte pentru a asigura independența administratorului de infrastructură.

- [Cel de al patrulea pachet feroviar](#)

DIVERSE**Aeronavele fără pilot în cadrul conferinței anuale privind siguranța a Agenției Europene de Siguranță a Aviației**

Președinția a informat miniștrii cu privire la conferința anuală privind siguranța a AESA, care s-a desfășurat la Roma, în perioada 15-16 octombrie 2014. Conferința s-a axat pe siguranța în aviația generală și în sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPAS, dronele civile). Comisia a anunțat sfârșitul consultării publice privind RPAS. Aceasta va fi urmată de propuneri concrete ale Comisiei în anul viitor.

Tema sistemelor de aeronave pilotate de la distanță a fost abordată și de miniștri în cadrul reuniunii Consiliului Transporturi din octombrie.

Galileo

Comisia a prezentat miniștrilor informații actualizate referitoare la poziția sa cu privire la Galileo și EGNOS, sistemele globale de navigație prin satelit ale UE. Comisia a evidențiat potențialul economic și politic al acestora și a subliniat că se vizează furnizarea serviciilor inițiale ale Galileo până în 2016 și a serviciilor complete până în 2020.

Impactul embargoului rus asupra sectorului transportului rutier de mărfuri din Lituania

Delegația lituaniană a informat miniștrii cu privire la dificultățile cu care camioanele și autovehiculele lituaniene s-au confruntat recent la granița cu Rusia. Delegația a evidențiat potențialele consecințe economice și pierderi financiare grave pentru o serie de operatori economici.

Comisia a promis să monitorizeze situația îndeaproape.

- [Notă de informare din partea delegației lituaniene](#)

Programul de lucru al viitoarei președinții în domeniul transporturilor

Viitoarea președinție letonă și-a prezentat programul de lucru în domeniul transporturilor pentru prima jumătate a anului 2015. Propunerile legislative asupra cărora se va concentra cuprind, printre altele, cel de al patrulea pachet feroviar, drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian și cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară. Alte zone prioritare includ siguranța rutieră, mediul internațional al transportului maritim și rețeaua transeuropeană de transport. Reuniunile Consiliului Transporturi sunt programate pentru 13 martie și 11 iunie 2015.

- [Notă de informare din partea președinției letone](#)

ALTE PUNCTE APROBATE
