



Bruxelas, 29 de janeiro de 2018
(OR. en)

5584/18

TRANS 32
FIN 60

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

n.º doc. ant.: 5300/18 TRANS 14 FIN 42

Assunto: Conclusões do Conselho sobre o Relatório Especial n.º 13/2017 do Tribunal de Contas Europeu intitulado: "Um sistema europeu único de gestão do tráfego ferroviário: poderá esta opção política um dia tornar-se realidade?"

– Conclusões do Conselho (29 de janeiro de 2018)

Junto se enviam, à atenção das delegações, as conclusões do Conselho sobre o Relatório Especial n.º 13/2017 do Tribunal de Contas Europeu intitulado: "Um sistema europeu único de gestão do tráfego ferroviário: poderá esta opção política um dia tornar-se realidade?", adotadas pelo Conselho na sua 3593.ª reunião, realizada a 29 de janeiro de 2018.

**Conclusões do Conselho sobre o Relatório Especial n.º 13/2017
do Tribunal de Contas Europeu intitulado:**

"Um sistema europeu único de gestão do tráfego ferroviário: poderá esta opção política um dia tornar-se realidade?"

O CONSELHO

- 1) TOMA NOTA do Relatório Especial n.º 13/2017 do Tribunal de Contas Europeu, intitulado: *Um sistema europeu único de gestão do tráfego ferroviário: poderá esta opção política um dia tornar-se realidade?*, e SALIENTA que a promoção do sistema ERTMS constitui um elemento essencial da estratégia da União no setor dos transportes.
- 2) RECORDA que o ERTMS, subjacente à criação do espaço ferroviário único europeu, é um projeto europeu fundamental em que os Estados-Membros e outras partes interessadas já investiram grandes esforços, mas RECONHECE que a implantação do ERTMS tem sido lenta e, por conseguinte, é necessário que todas as partes interessadas prossigam os trabalhos.
- 3) SUBLINHA os benefícios positivos em termos ambientais, sociais, económicos e de segurança que podem resultar de uma rápida implantação do ERTMS; RECORDA que o desenvolvimento do caminho de ferro como modo de transporte mais competitivo e o incentivo a uma transferência modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário são elementos centrais da política de transportes da União.
- 4) SAÚDA a avaliação feita pelo Tribunal de Contas, que confirma o valor do sistema ERTMS como sistema universal de sinalização na Europa.
- 5) CONCORDA com o Tribunal ao referir que o ERTMS tem potencial para melhorar a capacidade e a velocidade do transporte ferroviário e que, quando plenamente implantado, tornará o transporte ferroviário mais competitivo em relação aos outros modos de transporte.

- 6) TOMA nota de que foram recentemente tomadas medidas para resolver os principais problemas da implantação do ERTMS, em especial em 2016 e 2017:
- i) A adoção do pilar técnico do quarto pacote ferroviário, que reforça o papel da Agência Ferroviária da União Europeia (AFE) enquanto autoridade do sistema para uma aplicação harmonizada do ERTMS;
 - ii) Especificações para um cenário de base 3 completas e estáveis em termos de funcionalidade, tendo sido protegidos os significativos investimentos na implantação do cenário de base 2;
 - iii) A declaração dos ministros intitulada "Corredores de transporte ferroviário de mercadorias para dinamizar o transporte internacional de mercadorias", adotada em 21 de junho de 2016 em Roterdão, que incentiva o intercâmbio de informações entre os conselhos de administração e os conselhos de gestão para sincronizar a implantação do ERTMS relevante para os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e apoiar um diálogo permanente com as empresas ferroviárias;
 - iv) O Plano Europeu de Implantação do ERTMS, de 5 de janeiro de 2017, define as datas-chave¹ em que os principais troços dos corredores da rede principal deverão estar equipados;
 - v) A publicação pela Comissão do documento "*Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead*"², que indica às partes interessadas do setor ferroviário as medidas a tomar para eliminar os obstáculos identificados à implantação do ERTMS e alcançar a interoperabilidade do ERTMS.
- 7) SALIENTA que o ERTMS se pode tornar uma pedra angular na digitalização do setor ferroviário, essencial para a realização de um Espaço Ferroviário Europeu Único seguro, e INCENTIVA a Comissão, os Estados-Membros e outras partes interessadas a facilitarem a aceleração da normalização das unidades de bordo para promover uma implantação eficaz do ERTMS. OBSERVA que as instâncias a nível europeu e nacional, bem como as partes interessadas pertinentes, deverão prestar mais atenção para resolver questões que afetam a interoperabilidade, nomeadamente a normalização das regras operacionais e as normas de engenharia.

¹ Todas as datas posteriores a 2023 serão objeto de reanálise até 31 de dezembro de 2023 em relação ao horizonte temporal definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013

² SWD(2017)375/F1

- 8) CONCORDA com o Tribunal quanto à necessidade de avaliar, no contexto dos preparativos para o pilar técnico do 4.º pacote ferroviário, se a AFE dispõe dos recursos, bem como das capacidades administrativas e de gestão do programa necessários para desempenhar de forma eficiente e eficaz as funções de autoridade responsável do sistema e cumprir o seu papel e as suas responsabilidades reforçadas no que respeita ao ERTMS previstos no quarto pacote ferroviário, incluindo a gestão de correções de erros a introduzir nas especificações do ERTMS e garantir a estabilidade das especificações.
- 9) SALIENTA a necessidade de alcançar um sistema de sinalização e controlo interoperáveis em toda a União e RECONHECE que se podem retirar consideráveis benefícios da resolução de problemas como a redução dos custos e da complexidade do sistema.
- 10) CONCORDA com o Tribunal quanto à necessidade de assegurar a compatibilidade e a estabilidade do sistema e, por conseguinte, SALIENTA a necessidade de todas as partes interessadas, incluindo os fornecedores de equipamento, apoiarem a disponibilização de soluções e de subsistemas de alta qualidade e totalmente normalizados para evitar correções e custos adicionais.
- 11) REGISTA que o desmantelamento dos sistemas de sinalização nacionais pode trazer os benefícios de um sistema único a nível da UE e que a sua planificação deverá ter em conta metas realistas e coordenadas, que tenham em conta a situação individual de cada Estado-Membro e reflitam o ciclo de vida de investimentos recentes.
- 12) RECONHECE que a justificação económica específica dos intervenientes pode variar (atendendo a que os custos e benefícios podem ser incertos e atribuídos de forma desigual) e, por conseguinte, SALIENTA a utilidade de um maior intercâmbio de informações e de boas práticas sobre a estimativa dos benefícios associados aos projetos individuais de implantação do ERTMS.
- 13) RECONHECE as recomendações formuladas pelo Tribunal de Contas Europeu sobre a necessidade de alinhar os planos nacionais de implantação entre si, em especial quando é indicado um prazo no mais recente Plano Europeu de Implantação.

- 14) EXORTA a Comissão, juntamente com os Estados-Membros e as partes interessadas, no sentido de desenvolver um sistema de monitorização, bem como etapas claras para a implantação do ERTMS na rede RTE-T.
- 15) INCENTIVA os Estados-Membros e a Comissão a promoverem uma implantação sincronizada do ERTMS, com prazos claros, em particular para projetos transfronteiras e para os corredores da rede principal, a fim de evitar a disparidade na implantação do ERTMS e de criar, nível da UE, uma rede operacional ETCS que apoie operações mais eficientes da empresa ferroviária.
- 16) SUBLINHA que o ERTMS exige a integração entre os equipamentos de bordo e de via, o que exige um equilíbrio entre as necessidades das empresas ferroviárias e as dos gestores da infraestrutura, e SALIENTA a importância de resolver as incompatibilidades entre as unidades de via e as unidades de bordo.
- 17) SALIENTA que as soluções fiáveis e económicas para o equipamento ETCS de bordo para a adaptação do material circulante existente constituem uma condição prévia essencial para a migração para o ERTMS, e INCENTIVA o desenvolvimento de um processo harmonizado a nível europeu para o ensaio e a homologação de unidades de bordo.
- 18) REGISTA as conclusões do Tribunal de Contas Europeu de que é necessário direcionar melhor os financiamentos da UE disponíveis para projetos do ERTMS, tanto no caso dos programas de gestão partilhada como nos de gestão direta:
 - a) no caso dos fundos afetados ao equipamento de via, deverá ser dada primazia aos troços transfronteiras e aos corredores da rede principal, sem excluir do financiamento da UE outros investimentos, tais como projetos de equipamento de via fora dos troços transfronteiras e dos corredores da rede principal;
 - b) no caso dos fundos afetados ao equipamento de bordo, deverá ser dada primazia às operações de tráfego internacional.

- 19) CONCORDA com o Tribunal de Contas Europeu quanto à necessidade de adaptar os procedimentos de financiamento do MIE a fim de melhor refletir o ciclo de vida dos projetos ERTMS.
- 20) RECORDA que o Tribunal extrapolou que as necessidades de investimento para a implantação do ERTMS, juntamente com as necessárias obras conexas para os corredores da rede principal, até 2030, podiam ascender a 80 mil milhões de euros, e EXORTA a Comissão e os Estados-Membros a continuarem a avaliar os custos globais de implantação do ERTMS em toda a União.
- 21) SALIENTA que continuará a ser necessária uma diversidade de mecanismos financeiros a nível europeu e nacional para a implantação do ERTMS, e INCENTIVA também a uma maior utilização dos instrumentos financeiros orientados para a implantação do ERTMS, quando adequado.
-