COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

relativa à

posição do Conselho sobre a adoção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que revoga o Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho de ferro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

2013/0013 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

relativa à

posição do Conselho sobre a adoção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que revoga o Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho de ferro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. CONTEXTO

Em 30 de janeiro de 2013, a Comissão adotou um pacote global de seis propostas legislativas com o objetivo de aumentar a qualidade e a oferta dos serviços ferroviários na Europa.

Para tornar o caminho de ferro uma escolha mais aliciante para os passageiros e incentivar a transferência modal é necessário melhorar a qualidade do serviço e a eficiência. Os financiamentos públicos limitados podem ser mais bem rentabilizados e pode obter-se uma maior sustentabilidade.

O pacote visa igualmente promover a inovação no setor ferroviário da UE, para que este corresponda às expectativas dos utentes. Fá-lo por três vias distintas, mas interligadas:

(1) abertura do mercado nacional de transporte de passageiros à concorrência e obrigatoriedade de concurso para os contratos de serviço público;

(2) reforço da independência dos gestores de infraestrutura, para que estes controlem todas as funções nevrálgicas da rede ferroviária, e acesso equitativo de todos ao caminho de ferro;

(3) reforço do papel da Agência Ferroviária da União Europeia, tornando-a o «balcão único» para a emissão de autorizações de colocação de veículos no mercado e de certificados para operadores, válidos em toda a UE.

Data da proposta enviada ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2013) 26 final — 2013/0013 COD):	31 de janeiro de 2013
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	11 de julho de 2013
Data do parecer do Comité das Regiões:	8 de outubro de 2013
Data da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura:	26 de fevereiro de 2014

Data de adoção da posição do Conselho: 17 de outubro de 2016

2. OBJETIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

O objetivo geral da proposta da Comissão de revogar o Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho, relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho de ferro consiste em eliminar incongruências na ordem jurídica da UE e, em consonância com os objetivos do programa REFIT da Comissão, contribuir para a simplificação, revogando um ato jurídico que se tornou obsoleto.

O Regulamento (CEE) n.º 1192/69 («regulamento») não é coerente nem compatível com as medidas legislativas vigentes, por várias razões:

- Como as empresas ferroviárias têm de ser geridas segundo os princípios que regem as empresas comerciais, não são autorizadas compensações pagas pelo Estado para as despesas com seguros, pensões ou outras despesas de exploração (exceto a compensação pela prestação de serviços públicos). Além de consagrado genericamente pelas regras do Tratado em matéria de auxílios estatais, este princípio é especificamente estabelecido nas orientações relativas aos auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário (2008/C 184/07).
- A lista que enumera as empresas ferroviárias elegíveis para compensação ao abrigo do regulamento e as categorias de compensação que este estabelece pressupõem a integração da gestão da infraestrutura na atividade das empresas ferroviárias, o que não se coaduna com o princípio da separação das funções essenciais e da contabilidade.
- Ao abrigo do regulamento, apenas 40 empresas ferroviárias são elegíveis para compensação. Aquando da sua adoção, tal não se afigurava problemático, uma vez que as empresas tradicionais concorriam apenas com outros modos de transporte e não com outras empresas ferroviárias. Porém, no contexto de um mercado liberalizado, em que as empresas ferroviárias concorrem diretamente com os monopólios tradicionais, a atribuição de uma compensação financeira exclusivamente a determinadas empresas ferroviárias já não se justifica. Se (em resultado do regulamento) as condições financeiras forem diferentes para as empresas ferroviárias, não ficam asseguradas condições de acesso não-discriminatórias para os novos operadores. Estes poderão, por exemplo, ter dificuldade em atrair pessoal das empresas tradicionais, uma vez que estas poderão oferecer condições de reforma mais favoráveis graças a subsídios auferidos ao abrigo do regulamento.
- Apenas os pagamentos compensatórios a título da categoria IV estabelecida no Regulamento (despesas suportadas com passagens de nível) são compatíveis com a legislação em vigor. Estes pagamentos correspondem a despesas associadas às funções do gestor da infraestrutura, o qual pode beneficiar de financiamentos do Estado ao abrigo do artigo 8.º da Diretiva 2012/34/UE. Por conseguinte, as disposições do regulamento relativas aos pagamentos a título da categoria IV são igualmente redundantes.

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO

A posição em primeira leitura adotada pelo Conselho em 17 de outubro de 2016 apoia os principais objetivos da proposta da Comissão, embora o Conselho tenha acordado em adiar a

revogação das disposições do regulamento aplicáveis à normalização das contas relativas à classe IV, tal como previsto no anexo IV do regulamento. Continuam, pois, a ser aplicadas até 31 de dezembro de 2017.

4. CONCLUSÃO

A Comissão aprova a posição adotada pelo Conselho, o que permite, pois, ao Parlamento Europeu adotar o texto definitivo em segunda leitura. Com efeito, a Comissão considera que a adoção simultânea dos pilares comercial e técnico maximizaria os benefícios para a qualidade do serviço, a eficiência e a competitividade do setor ferroviário.