



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Proposta de

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)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

O Regulamento (CEE) n.º 1192/69 autoriza os Estados-Membros a compensarem 36 empresas de caminho de ferro, nele enumeradas, por encargos que as empresas de outros modos de transporte não têm de suportar, designadamente abonos de família e pensões especiais.

Quando as regras de normalização são corretamente aplicadas, essas compensações do Estado são consideradas compatíveis com o mercado interno e os Estados-Membros estão dispensados das obrigações de notificação aplicáveis aos auxílios estatais, embora tenham de publicar oficialmente as decisões de pagamento de compensações. Atualmente, são poucos os Estados-Membros que recorrem a este regulamento para justificar pagamentos compensatórios.

O regulamento em apreço foi adotado antes da liberalização do mercado ferroviário e numa época em que o transporte ferroviário se desenvolvia principalmente num quadro nacional e em que empresas integradas verticalmente garantiam simultaneamente os serviços de transporte e a gestão da infraestrutura ferroviária. No contexto deste mercado monopolista, a finalidade do regulamento era pôr em pé de igualdade, no plano da concorrência, as empresas de caminho de ferro e as empresas dos outros modos de transporte.

A partir dos anos 90 do século passado, adotou-se toda uma série de medidas legislativas (conhecidas por «pacotes ferroviários») ao nível europeu, com vista a revitalizar o transporte ferroviário mediante o estabelecimento gradual de um espaço ferroviário único, integrado ao nível europeu. Estes diplomas jurídicos abriram à concorrência os mercados ferroviários dos serviços de mercadorias e dos serviços internacionais de passageiros e definiram, no quadro da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)¹, um conjunto de princípios fundamentais, designadamente que as empresas ferroviárias devem ser geridas segundo os princípios que regem as empresas comerciais, que as entidades responsáveis pela repartição da capacidade e pela tarifação da infraestrutura ferroviária devem ser organicamente distintas das entidades que prestam serviços ferroviários (separação das funções essenciais) e que as contas respetivas têm de ser separadas (para evitar subvenções cruzadas), que as empresas ferroviárias licenciadas segundo os critérios estabelecidos pela UE devem ter acesso à infraestrutura ferroviária em condições equitativas e não-discriminatórias e que os gestores de infraestrutura podem beneficiar de financiamento do Estado.

O Regulamento (CEE) n.º 1192/69 não é coerente nem compatível com as medidas legislativas vigentes, por um conjunto de razões.

i) Como as empresas ferroviárias têm de ser geridas segundo os princípios que regem as empresas comerciais, não são admissíveis compensações do Estado por 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 (JO C 184 de 2008, p. 13).

¹ JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

ii) 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.

iii) Ao abrigo do regulamento, apenas 36 empresas ferroviárias são elegíveis para compensação. Esta disposição faria sentido numa situação em que as empresas tradicionais concorriam apenas com outros modos de transporte e não com outras empresas ferroviárias, mas, no contexto de um mercado liberalizado, em que as empresas ferroviárias concorrem diretamente com os monopólios tradicionais, não se justifica discriminar empresas. 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 que recebam ao abrigo do regulamento.

Os pagamentos compensatórios a título da categoria IV estabelecida no regulamento (despesas suportadas com passagens de nível) 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. Assim, embora os pagamentos compensatórios que se inscrevem na categoria IV possam ser compatíveis com a legislação em vigor, esta categoria é ela mesma redundante.

A iniciativa proposta, de revogação do regulamento, irá portanto eliminar incongruências na ordem jurídica da União e contribuir para a simplificação, suprimindo um ato jurídico que se tornou obsoleto.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS COM AS PARTES INTERESSADAS E DOS ESTUDOS DE IMPACTO

2.1 Consulta

A Comissão solicitou aos Estados-Membros, em maio de 2010 e junho de 2011, informações sobre a aplicação do regulamento. As respostas recebidas revelam que, entre 2007 e 2010, a maioria dos Estados-Membros não recebeu pedidos de empresas ferroviárias nem efetuou pagamentos compensatórios ao abrigo do regulamento, nem vê atualmente necessidade no regulamento; alguns exprimiram mesmo o seu apoio à revogação do regulamento ou consideraram-no obsoleto ou desatualizado. Outros Estados-Membros pronunciaram-se a favor da manutenção das categorias relevantes estabelecidas no regulamento; esta é, todavia, uma opção inviável, uma vez que os pagamentos compensatórios a título de todas as categorias exceto a IV são incompatíveis com outra legislação. Um terceiro grupo de Estados-Membros não tomou posição ou não se pronunciou sobre a necessidade ou não do regulamento. Apenas três Estados-Membros (Alemanha, Bélgica e Irlanda) declararam ter recorrido ao regulamento como fundamento jurídico para pagamentos compensatórios efetuados no período 2008-2010.

Pagamentos compensatórios em 2010 (estimados ou efetuados) ao abrigo do Regulamento n.º 1192/69, comunicados pelos Estados-Membros (milhões de euros)

	Categoria I Danos resultantes de acidentes de trabalho	Categoria III Reformas e pensões	Categoria IV Passagens de nível	Total
Alemanha	-	-	72,8	72,8
Bélgica	(0,322)	-	-	(0,322)
Irlanda	-	24,1	4,2	28,3
Total	(0,322)	24,1	77,0	100,8

A Comissão foi também informada recentemente pela Polónia de pagamentos compensatórios à PKP PLK (a título da categoria IV), no montante de 7,9 milhões de euros, respeitantes a 2012.

Atualmente, os Estados-Membros utilizam apenas três categorias (I, III e IV). Algumas das categorias estabelecidas no regulamento deixaram de vigorar (V a VIII) e nenhuma das restantes é utilizada (II e IX a XV).

Excetuando a compensação pela prestação de serviços públicos, as compensações do Estado a empresas ferroviárias são incompatíveis com a gestão destas empresas segundo os princípios aplicáveis às empresas comerciais e com as regras da UE em matéria de auxílios estatais, separação das contas e acesso indiscriminado à infraestrutura ferroviária. A categoria IV estabelecida no regulamento é redundante, uma vez que a compensação pelas funções do gestor da infraestrutura pode ser efetuada pelo Estado ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE. Reduzir o número de categorias estabelecidas no regulamento às que são compatíveis com a legislação vigente teria o mesmo efeito que a revogação, isto é, eliminar categorias incompatíveis sem retirar aos Estados-Membros a faculdade de financiarem o gestor da infraestrutura em consonância com as funções deste, designadamente as despesas suportadas com passagens de nível.

2.2 Impacto da revogação

Com base nos dados fornecidos pelos Estados-Membros, é possível concluir que o impacto da revogação do regulamento seria mínimo.

Categoria I

Entre 2008 e 2010, a Bélgica recebeu requerimentos da SNCB Holding a título da categoria I (pagamentos impostos às empresas de caminho de ferro, que, no que respeita ao resto da economia, incluindo os outros modos de transporte, são suportados pelo Estado, nomeadamente indemnizações para reparação de danos resultantes de acidentes de trabalho). Em 2010, foi determinado um saldo negativo de 0,323 milhões de euros nas compensações ao abrigo do regulamento, a reembolsar pela SNCB Holding ao Estado belga.

O impacto da revogação do Regulamento n.º 1192/69 seria desprezável no que respeita aos pagamentos compensatórios a título da categoria I. A SNCB teria de aderir ao sistema privado existente de seguro de acidentes, tendo a Bélgica indicado estar a estudar esta opção. Os custos associados à mudança de sistema seriam compensados pela eliminação dos encargos administrativos decorrentes do tratamento dos requerimentos recebidos anualmente e do cálculo das compensações ao abrigo do regulamento.

Categoria III

Entre 2008 e 2010, a Irlanda efetuou pagamentos à CIE a título da categoria III (encargos com reformas e pensões suportados pelas empresas de caminho de ferro em condições diferentes das que vigoram para as empresas dos outros modos de transporte). Em 2010, os pagamentos compensatórios à CIE a título desta categoria ascenderam a 24,1 milhões de euros.

O impacto da revogação do Regulamento n.º 1192/69 seria mínimo no que respeita aos pagamentos compensatórios a título da categoria III. Os pagamentos à CIE a título de reformas e pensões, correspondentes a custos laborais associados à gestão da infraestrutura, podem justificar-se à luz do artigo 8.º da Diretiva 2012/34/UE enquanto financiamento das funções do gestor da infraestrutura. Os pagamentos à CIE a título de reformas e pensões, correspondentes a custos laborais associados a obrigações de serviço público (OSP), podem justificar-se enquanto compensação por OSP na aceção do Regulamento n.º 1370/2007 e ser dispensados da notificação aplicável aos auxílios estatais (atualmente, são objeto de OSP 100 % dos serviços ferroviários de passageiros). Os pagamentos à CIE a título de reformas e pensões, correspondentes a custos laborais associados aos serviços ferroviários não abrangidos por OSP (ou seja, os serviços de transporte de mercadorias) teriam de ser notificados enquanto auxílio estatal. Segundo as estimativas, o segmento mercadorias representa cerca de 5,2 % da atividade de transporte ferroviário e, grosso modo, 3,4% dos trabalhadores da CIE. Consequentemente, à atividade de transporte de mercadorias estão associados pagamentos, a título de reformas e pensões, de valor inferior a 1 000 000 EUR. Só estes pagamentos à CIE (e os respeitantes aos serviços de passageiros não abrangidos por OSP, se os houvesse) ficariam subordinados às regras de notificação aplicáveis aos auxílios estatais.

Categoria IV

Tanto a Irlanda, como a Alemanha e a Polónia pagaram compensações a título da categoria IV (despesas suportadas com passagens de nível). A título desta categoria, a Irlanda fez à CIE, em 2010, pagamentos num montante de 4,2 milhões de euros; os pagamentos estimados da Alemanha à DB Netz AG e à Usedomer Bäderbahn GmbH ascenderam a 72,8 milhões de euros em 2010, recebendo a Usedomer Bäderbahn menos de 5 % deste total; os pagamentos da Polónia à PKP respeitantes a 2012 totalizarão 7,9 milhões de euros.

O impacto da revogação do Regulamento n.º 1192/69 seria desprezável no que respeita aos pagamentos compensatórios a título da categoria IV. Os pagamentos à CIE, à DB Netz e à PKP PLK estariam cobertos pelo artigo 8.º da Diretiva 2012/34/UE enquanto financiamento das funções do gestor da infraestrutura. Estes pagamentos podem continuar uma vez revogado o regulamento, sendo eliminadas as formalidades administrativas associadas à aplicação do regulamento, como o tratamento dos pedidos de normalização apresentados pelas empresas, a avaliação dos encargos ou benefícios financeiros, a determinação do montante da compensação, a preparação adequada e a publicação oficial das decisões tomadas. Os pagamentos à Usedomer Bäderbahn, que são diminutos, ficariam subordinados às regras de notificação aplicáveis aos auxílios estatais.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A proposta consiste na revogação do Regulamento (CEE) n.º 1192/69.

Proposta de

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)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 91.º e 109.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos Parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 1192/69 autoriza os Estados-Membros a compensarem 36 empresas de caminho de ferro, nele enumeradas, por encargos que as empresas de outros modos de transporte não têm de suportar. A correta aplicação das regras de normalização permite que os Estados-Membros fiquem dispensados da obrigação de notificação aplicável aos auxílios estatais.
- (2) Adotaram-se ao nível europeu várias medidas que abriram à concorrência os mercados ferroviários dos serviços de mercadorias e dos serviços internacionais de passageiros e definiram, no quadro da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação), um conjunto de princípios fundamentais, designadamente que as empresas ferroviárias devem ser geridas segundo os princípios que regem as empresas comerciais, que as entidades responsáveis pela repartição da capacidade e pela tarifação da infraestrutura ferroviária devem ser organicamente distintas das entidades que prestam serviços ferroviários e que as contas respetivas têm de ser separadas, que as empresas ferroviárias licenciadas segundo os critérios estabelecidos pela UE devem ter acesso à infraestrutura ferroviária em condições equitativas e não-discriminatórias e que os gestores de infraestrutura podem beneficiar de financiamento do Estado.
- (3) O Regulamento (CEE) n.º 1192/69 não é coerente nem compatível com as medidas legislativas atualmente em vigor. Em particular, no contexto de um mercado liberalizado em que as empresas ferroviárias concorrem diretamente com as empresas

² JO C de , p. .

³ JO C de , p. .

de caminho de ferro enumeradas no regulamento, já não se justifica distinguir estes dois grupos de empresas.

- (4) Convém, por conseguinte, revogar o Regulamento (CEE) n.º 1192/69, a fim de eliminar incongruências na ordem jurídica da UE e contribuir para a simplificação mediante a supressão de um ato jurídico obsoleto.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É revogado o Regulamento (CEE) n.º 1192/69.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente