

I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 53/2003

adoptada pelo Conselho em 26 de Junho de 2003

tendo em vista a adopção da Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários

(2003/C 270 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 91/440/CEE do Conselho ⁽⁵⁾ estabelece que às empresas ferroviárias que disponham de licenças devem ser concedidos direitos de acesso à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias e, o mais tardar a partir de 2008, a toda a rede de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias.

(2) A extensão destes direitos de acesso aos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias a toda a rede a partir de 1 de Janeiro de 2006 deverá aumentar os benefícios previstos em termos de transferência modal e de desenvolvimento dos transportes ferroviários internacionais de mercadorias.

(3) A extensão destes direitos de acesso a todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, a partir de 1 de Janeiro de 2008, segundo o princípio da livre prestação de serviços, irá melhorar a eficiência do modo ferroviário em relação a outros modos de transporte. Irá igualmente favorecer os transportes sustentáveis no interior dos Estados-Membros e entre estes, incentivando a concorrência e permitindo a entrada de novos capitais e de novas empresas.

(4) A Comissão deverá analisar a evolução do tráfego, da segurança, das condições de trabalho e da situação dos operadores decorrente da aplicação do primeiro pacote ferroviário e apresentar, até 1 de Janeiro de 2007, um relatório sobre essa evolução, acompanhado, se for caso disso, de novas propostas que permitam assegurar as melhores condições possíveis para as economias dos Estados-Membros, para as empresas de transporte ferroviário e para o seu pessoal, bem como para os utentes.

(5) Os serviços de transporte ferroviário de mercadorias oferecem oportunidades consideráveis para a criação de novos serviços de transporte e a melhoria dos serviços existentes, tanto ao nível nacional como ao nível europeu.

(6) Para ser totalmente competitivo, o transporte ferroviário de mercadorias deve prestar cada vez mais serviços completos, incluindo o transporte no interior dos Estados-Membros e entre estes.

(7) Uma vez que a segurança ferroviária é regulada pela Directiva 2003/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... , relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade («directiva relativa à segurança ferroviária») ⁽⁶⁾, integrada num novo quadro regulamentar comunitário coerente para o sector ferroviário, devem ser revogadas as disposições em matéria de segurança contidas na Directiva 91/440/CEE.

(8) A Directiva 91/440/CEE deve, pois, ser alterada em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 91/440/CEE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 2 do artigo 7.º é revogado com efeitos a partir da data de entrada em vigor da Directiva 2003/.../CE;

⁽¹⁾ JO C 291 E de 26.11.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L ...

2. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. É concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º o direito de acesso, em condições equitativas, à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias definida no artigo 10.ºA e no Anexo I e, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2006, a toda a rede ferroviária, para fins de exploração de serviços de transporte internacional de mercadorias.

Além disso, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2008, é concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º o direito de acesso, em condições equitativas, à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.»;

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redacção:

«5. Qualquer empresa ferroviária que efectue serviços de transporte ferroviário deve celebrar com os gestores da infra-estrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários. As condições que regulam esses acordos devem ter um carácter não discriminatório e transparente, e obedecer ao disposto na Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (*).

(*) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).»;

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redacção:

«6. São fornecidos a todas as empresas ferroviárias, de forma não discriminatória e transparente, serviços e vias de acesso aos serviços dos terminais e portos ligados a actividades ferroviárias referidos nos n.ºs 1, 2 e 3, que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, podendo os pedidos das empresas ferroviárias estar sujeitos a restrições apenas no caso de existirem alternativas ferroviárias viáveis em condições de mercado.»;

d) O n.º 8 passa a ter a seguinte redacção:

«8. Até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

Esse relatório incluirá:

- a aplicação da presente directiva nos Estados-Membros e o funcionamento efectivo dos diferentes organismos envolvidos,
- a evolução do mercado, nomeadamente tendências do tráfego internacional, actividades e quota de mercado de todos os intervenientes do mercado, incluindo os novos participantes,
- o impacto no sector dos transportes na sua totalidade, nomeadamente no que se refere às transferências modais,
- o impacto sobre o nível de segurança em cada Estado-Membro,
- as condições de trabalho no sector, por Estado-Membro.

Se necessário, o relatório será acompanhado de propostas ou recomendações adequadas relativas ao prosseguimento da acção da Comunidade para desenvolver o mercado ferroviário e o quadro legal que o rege.»;

3. A alínea c) do n.º 4 do artigo 10.ºB passa a ter a seguinte redacção:

«c) A situação da rede ferroviária europeia;».

4. É revogado o artigo 14.º

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 2005 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO ⁽¹⁾

I. INTRODUÇÃO

Tendo em conta o artigo 71.º do Tratado CE — e também o artigo 156.º, no caso específico da proposta legislativa relativa à interoperabilidade — e no âmbito do processo de co-decisão, em conformidade com o artigo 251.º do Tratado, o Conselho adoptou as suas posições comuns sobre as quatro propostas legislativas do chamado «segundo pacote ferroviário» ⁽²⁾ ⁽³⁾ em 25 de Junho de 2003.

Ao adoptar as suas posições, o Conselho teve em conta os pareceres do Parlamento Europeu em primeira leitura, em 14 de Janeiro de 2003 ⁽⁴⁾, do Comité Económico e Social ⁽⁵⁾ e do Comité das Regiões ⁽⁶⁾.

O objectivo geral do pacote de propostas legislativas é a revitalização do sector ferroviário na União Europeia; esta revitalização passa, no essencial, pela realização do mercado interno no sector ferroviário europeu, tanto para os prestadores de serviços como para os fabricantes. Através da abolição das situações de quase monopólio e por meio de uma concorrência acrescida, poderá conseguir-se uma redução dos custos (economias de escala), bem como uma maior inovação — factores que são um requisito prévio para uma indústria ferroviária de nível mundial na UE. Além disso, a competitividade deste modo de transporte em relação aos outros sectores dos transportes seria estimulada graças às medidas propostas, que contribuiriam assim para o mais do que necessário reequilíbrio da repartição modal — especialmente no domínio do transporte de mercadorias — com os consequentes efeitos positivos em matéria de redução da congestão do tráfego e da poluição.

No contexto acima exposto, o segundo pacote ferroviário visa conseguir alcançar os progressos necessários nas áreas da interoperabilidade, segurança e acesso ao mercado (relativamente ao transporte de mercadorias). Além disso, a fim de realizar as tarefas altamente técnicas e complexas de concepção dos instrumentos necessários — tais como as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI), os Objectivos de Segurança Comuns (OSC), as Medidas de Segurança Comuns (MSC) — a Comissão propõe a criação de um grupo europeu de peritos, sob a forma de uma Agência Ferroviária Europeia, com funções puramente consultivas. Os peritos da Agência Ferroviária Europeia constituiriam assim um fundo comum de especialistas, contribuindo para o desenvolvimento de nova legislação comunitária, e proporcionariam uma peritagem independente numa perspectiva mais europeia do que nacional.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Introdução

Atendendo às evidentes interligações operacionais entre as diversas propostas legislativas, a Comissão apresentou-as sob a forma de «pacote», tendo solicitado que este fosse tratado enquanto tal. O Conselho respeitou esta «abordagem em pacote», tendo chegado a um único acordo global sobre o conjunto das propostas, incluindo as quatro propostas legislativas sujeitas ao processo de co-decisão ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ A presente nota justificativa aplica-se a todas as posições comuns relativas às três directivas e ao regulamento que constituem o «segundo pacote ferroviário».

⁽²⁾ A Comissão apresentou as suas propostas em 25 de Janeiro de 2002.
— Segurança: JO C 126 E de 28.5.2002, p. 332.
— Interoperabilidade: JO C 126 E de 28.5.2002, p. 312.
— Agência Ferroviária Europeia: JO C 126 E de 28.5.2002, p. 323.
— Desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários: JO C 291 E de 26.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ Este pacote inclui também a «Recomendação de decisão do Conselho que autoriza a Comissão a negociar as condições de adesão (COTIF), de 9 de Maio de 1980, alterada pelo Protocolo de 3 de Junho de 1999» (doc. 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

⁽⁵⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽⁶⁾ JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

⁽⁷⁾ Este acordo político diz respeito ao conjunto do pacote, pelo que abrange também a aprovação da decisão do Conselho referida na nota 3.

Ao adoptar a sua posição comum sobre o segundo pacote ferroviário, o Conselho manifestou o seu apoio global à abordagem genérica deste pacote legislativo; é a expressão da vontade e determinação do Conselho em suscitar a muito necessária revitalização do sector ferroviário na União Europeia, para que este possa recuperar a parte do mercado que lhe cabe. Em contrapartida, importava também ter em conta a complexidade do sector ferroviário, tendo como pano de fundo um conjunto de considerações técnicas, financeiras, socioeconómicas e, nalguns casos, políticas.

Observações específicas sobre cada um dos projectos de directiva e sobre o projecto de regulamentação

- a) *Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança*

Quaisquer esforços no sentido de se criar na Comunidade um sistema ferroviário mais eficaz não deverão prejudicar os elevados níveis de segurança que actualmente existem nesse sistema. Com efeito, qualquer abordagem harmonizada deverá não só manter esses níveis de segurança como procurar melhorá-los, sempre que possível e praticável, respeitando ao mesmo tempo os princípios subjacentes ao funcionamento do mercado interno. Com este objectivo em mente, o Conselho procedeu a uma análise muito atenta de todas as disposições relevantes desta directiva.

Para maior clareza, o texto inclui agora artigos separados consagrados aos objectivos comuns de segurança (OCS) (artigo 7.º) e aos métodos comuns de segurança (MCS) (artigo 6.º); prevê-se, além disso, uma introdução mais gradual desses objectivos e métodos. São assim especificados prazos e indicações mais pormenorizadas em termos de conteúdo para um primeiro e um segundo conjuntos de OCS e MCS.

O Conselho acorda em que a criação de um enquadramento regulamentar comum não deverá impedir os Estados-Membros de procurarem melhorar ainda mais os níveis de segurança — para além dos que decorrem das normas comuns — dos seus sistemas ferroviários; ao mesmo tempo, importa não comprometer o correcto funcionamento do mercado interno. Com este pano de fundo, a posição comum do Conselho (n.º 4 do artigo 8.º) prevê que qualquer Estado-Membro possa introduzir, após a adopção dos OCS, uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS. Antes da adopção dessas normas mais estritas, deverão, no entanto, ser consultadas todas as partes interessadas e informada a Comissão. Se essas novas normas puderem afectar a actividade no território em questão de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, aplicar-se-á um procedimento específico de notificação da Comissão (n.º 5 do artigo 8.º).

Além disso, a posição comum do Conselho inclui um novo artigo referente à autorização de segurança dos gestores de infra-estruturas (artigo 11.º). No que diz respeito ao artigo 13.º, foram reforçadas as disposições relativas ao acesso às estruturas de formação; em contrapartida, foram suprimidos os requisitos de base a preencher pelo pessoal ferroviário, uma vez que irão em breve ser definidos no quadro das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). Quanto à harmonização dos certificados de segurança (artigo 15.º), considerou-se que não era necessária a fase intermédia com orientações não vinculativas.

Foram incorporadas muitas outras alterações de carácter técnico, entre as quais as respeitantes às competências da autoridade responsável pela segurança (artigo 16.º), e diversas alterações aos anexos técnicos.

O Conselho pôde aceitar as alterações 4 e 61 e quanto ao fundo, em certa medida, as alterações 12, 16, 37, 56, 57 e 59.

- b) *Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional*

A posição comum do Conselho assenta no princípio de que as disposições da directiva devem aplicar-se a toda a rede ferroviária na União Europeia. Todavia, em virtude de algumas considerações de ordem financeira e económica, prevê que a introdução das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) se processe de uma forma mais gradual do que na proposta da Comissão. Assim, um primeiro grupo de novas ETI e/ou de alterações a ETI será elaborado até 1 de Janeiro de 2009 (n.º 2 do artigo 2.º); além disso, foram agora especificados os objectivos do primeiro grupo de novas ETI (n.º 2 do artigo 15.º). Para a aplicação de uma ETI específica, foram aditadas novas categorias de linhas e material circulante ao Anexo III, bem como a possibilidade de introduzir novas subcategorias em função das necessidades. Deste modo, a ETI específica poderá ser aplicada da forma mais eficaz em termos de custos. O n.º 6 do artigo 1.º e o n.º 2 do artigo 2.º aumentam as possibilidades de prever derrogações da aplicação das disposições de uma ETI.

Outras alterações da posição comum do Conselho em relação à proposta da Comissão prendem-se com uma série de questões técnicas menores, incluindo as referentes aos anexos.

O Conselho aceitou a alteração 8 e considera que a formulação da sua posição comum corresponde essencialmente às alterações 6, 13 e 15.

- c) *Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui a Agência Ferroviária Europeia*

O Conselho reconhece que a Agência Ferroviária Europeia pode prestar um contributo muito útil não só para o processo legislativo como noutros aspectos relacionados com a revitalização dos caminhos-de-ferro europeus. Neste contexto, as alterações introduzidas na posição comum do Conselho não modificam significativamente a proposta da Comissão quanto ao fundo. Estas alterações dizem respeito às atribuições e responsabilidades da Agência, à consulta de outras partes, à composição dos seus grupos de trabalho e do Conselho de Administração e às línguas de trabalho. Nalguns casos, o Conselho optou por recorrer a disposições análogas de regulamentos que instituem outras instâncias comunitárias, como a Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM) e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA).

A posição comum do Conselho coincide em muitos aspectos, em parte ou quanto ao fundo, com as alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, como as alterações 9, 22, 32 e 36. No que respeita às alterações 2, 5, 14 e 35 relativas à composição dos grupos de trabalho e do Conselho de Administração, a posição comum do Conselho prevê que os grupos devem ser compostos por representantes do sector ferroviário e dos utentes em causa (artigo 3.º); a composição do Conselho de Administração sofreu uma alteração semelhante, prevendo-se nomeadamente um representante por cada Estado-Membro (artigo 26.º).

No tocante às visitas efectuadas por representantes da Agência aos Estados-Membros, o Conselho considera que o seu artigo 33.º corresponde em grande medida à alteração 37 do Parlamento.

Quanto ao regime linguístico da Agência, o artigo 35.º da posição comum prevê que será determinado pelo Conselho de Administração; o Conselho entendeu que este órgão é o que está na melhor posição para tomar esta decisão, ponderando todos os factores envolvidos como custos e eficácia. O Conselho não pôde, pois, aceitar a alteração 38 que, no seu entender, constituiria um encargo excessivo para o funcionamento da Agência e seria contrário às restrições orçamentais impostas ao orçamento comunitário em geral, também tendo em conta a adesão de novos Estados-Membros à União em 1 de Maio de 2004.

d) *Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários*

No âmbito do acordo geral acerca da posição comum do Conselho, o âmbito de aplicação e o calendário do acesso ao mercado foram naturalmente os elementos mais importantes do compromisso político global alcançado pelo Conselho. Por conseguinte, o Conselho não pôde aceitar as alterações 2 e 4 que teriam por efeito um alargamento considerável do âmbito de aplicação desta directiva ao incluir o transporte de passageiros por caminho-de-ferro.

As disposições relativas ao acesso ao mercado na posição comum da Comissão podem ser resumidas do seguinte modo:

- As empresas ferroviárias deverão beneficiar, em condições equitativas, dos direitos de acesso a toda a rede ferroviária a partir de 1 de Janeiro de 2006 para fins de exploração de serviços de transporte internacional de mercadorias.
- Além disso, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2008, é concedido às empresas de transporte ferroviário o direito de acesso, em condições equitativas, à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

Além disso, até 1 de Janeiro de 2007, a Comissão apresentará um relatório sobre a implementação da directiva de acesso ao mercado. Convém recordar a este respeito a declaração da Comissão em que esta instituição se compromete a apresentar, até ao final de 2003, uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativa à introdução de uma carta de condução europeia para maquinistas.

No tocante às disposições relativas ao acesso ao mercado, bem como à data de entrada em vigor, o Conselho preferiu, para efeitos de maior clareza, introduzir datas precisas em vez de prever um prazo em função da data de publicação no Jornal Oficial conforme fora proposto inicialmente: por conseguinte, aceitou a alteração 11. O Conselho entende que assim é dado um sinal claro a todos os intervenientes. Além disso, o Conselho concordou quanto ao fundo com as alterações 1, 5, 7 e 9 no sentido de se manterem as referências à Rede Transeuropeia de Transporte Ferroviário de Mercadorias (RTTFM). Com efeito, as alterações 7 e 9 foram aceites na íntegra, ao passo que outras alterações foram tidas largamente em conta (ver n.º 2 do artigo 1.º).
