

Bruxelas, 26.1.2016
COM(2016) 35 final

2013/0015 (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 tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu
e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia
(reformulação)**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. ANTECEDENTES

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

Para tornar o transporte ferroviário uma opção mais interessante para os passageiros e incentivar a transferência modal, é necessário melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços. Com essa melhoria, pode obter-se uma melhor relação custo-benefício e 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 doméstico 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, 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 de apresentação da proposta ao Parlamento Europeu
e ao Conselho
[COM(2013) 30 final – 2013/0015 COD]

31 de janeiro de 2013

Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu

10 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

10 de dezembro de 2015

2. OBJETO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A Comissão propôs a reformulação da Diretiva da Interoperabilidade (2008/57/CE) com o objetivo de colmatar lacunas importantes. Apesar das alterações introduzidas pelos pacotes ferroviários anteriores, continua a vigorar em toda a UE uma grande panóplia de normas técnicas nacionais e os procedimentos nacionais de autorização de veículos ferroviários divergem significativamente. Tal situação, ao manter barreiras fortes ao acesso de novos operadores e construtores de veículos ferroviários ao mercado, impede a construção de um genuíno espaço ferroviário europeu único europeu.

A Comissão propunha a introdução de um quadro normativo simplificado e unificado de autorização dos veículos e também o alargamento do âmbito das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) e a aclaração do seu nexos com as normas nacionais. Com vista à realização desses objetivos, a Comissão propunha igualmente mais atribuições para a Agência Ferroviária Europeia («a Agência»).

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO

A posição em primeira leitura adotada pelo Conselho «Transportes» em 10 de dezembro de 2015 subscreve o objetivo fundamental da proposta de Comissão de introduzir a autorização única de veículos.

A posição do Conselho introduz disposições novas, a fim de atender a casos específicos e às preocupações de alguns Estados-Membros:

- Colocação em serviço do subsistema de controlo-comando e sinalização de via; a posição do Conselho atribui às autoridades nacionais de segurança a competência em matéria de colocação em serviço deste subsistema;
- Um período de transição de três anos, em vez dos dois propostos, para efeitos da aplicação do capítulo V da Diretiva 2008/57/CE;
- As datas-limite de aplicação das ETI; a posição do Conselho enfraquece o texto proposto, que permitia a indicação clara das datas-limite para a aplicação das ETI aos subsistemas existentes.

A Comissão congratula-se com o facto de a posição do Conselho:

- Introduzir um balcão único para as autorizações de veículos, uma vez que facilitará a troca de informações entre os requerentes, a Agência e as ANS;
- Aditar uma nova disposição, que prevê que a Agência crie um novo registo europeu de veículos, o que irá simplificar a situação atual, em que coexistem 26 registos nacionais, e é consentâneo com o novo papel da Agência na autorização de veículos.

Lamenta, contudo:

- As alterações introduzidas em relação com os poderes delegados e as competências de execução, inclusive o recurso sistemático à cláusula de falta de parecer, que contraria a letra e o espírito do artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 182/2011;
- A supressão da obrigação de os Estados-Membros transmitirem à Comissão informações claras e precisas sobre a transposição da diretiva para o direito nacional, reconhecida pelo Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão na declaração política conjunta de 27 de outubro de 2011 relativa aos documentos explicativos.

4. CONCLUSÃO

A Comissão considera que a atualização da legislação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário é crucial para a introdução de um quadro normativo simplificado e unificado de autorização dos veículos. Com legislação atualizada, reduzir-se-ia significativamente a grande panóplia de normas técnicas nacionais existente na UE e, igualmente importante, as fortes discrepâncias entre os procedimentos nacionais de autorização de veículos.

A Comissão, num espírito de compromisso, aceita a posição adotada pelo Conselho, possibilitando assim que o Parlamento Europeu aprove o texto final em segunda leitura, junto com as outras cinco propostas que integravam o quarto pacote ferroviário. Na verdade, a Comissão considera que a adoção simultânea dos pilares técnicos e de mercado maximizaria os benefícios para a qualidade do serviço, a eficiência e a competitividade do setor ferroviário.