



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 15.4.2021
COM(2021) 178 final

2021/0095 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 13.^a reunião da Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), no que respeita à adoção de alterações às PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», «material circulante — vagões de mercadorias», «acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida», à adoção da PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários e da PTU aplicável ao subsistema «infraestrutura», à atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM, e à revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A 13.^a sessão da Comissão de Peritos Técnicos (CPT) da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) irá decorrer em Berna, em 22 de junho de 2021. A ordem de trabalhos da reunião inclui:

- uma proposta de alteração das PTU «locomotivas e material circulante de passageiros»;
- uma proposta de alteração das PTU «material circulante – vagões de mercadorias»;
- uma proposta de alteração das PTU «acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida»;
- uma proposta de adoção das PTU aplicáveis aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários;
- uma proposta de adoção das PTU aplicáveis ao subsistema «infraestrutura»;
- uma proposta de revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM);
- uma proposta de atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I das PTU ATM.

A posição a adotar, em nome da União, sobre as decisões acima referidas a adotar pela Comissão de Peritos Técnicos (CPT), deve ser estabelecida mediante decisão do Conselho com base no artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF)

A Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena de 3 de junho de 1999 («COTIF»), constitui um acordo internacional em que tanto a União como 25 Estados-Membros são Partes Contratantes (apenas Chipre e Malta não o são).

A União Europeia aderiu à COTIF através da Decisão 2013/103/UE do Conselho de 16 de junho de 2011¹. O anexo III da referida decisão estabelece as disposições internas a aplicar pelo Conselho, os Estados-Membros e a Comissão no quadro dos procedimentos da OTIF. De acordo com o ponto 3.1 desse anexo III, em que um ponto da ordem de trabalhos trata de matérias da exclusiva competência da União, a Comissão votará em nome da União.

Por força do artigo 2.º, n.º 1, da COTIF, a OTIF tem o objetivo de promover, melhorar e facilitar, a todos os níveis, o tráfego internacional ferroviário, nomeadamente ao estabelecer regimes de direito uniformes em diversos domínios jurídicos relativos ao tráfego internacional ferroviário. A COTIF rege o funcionamento da organização, os seus objetivos e atribuições, bem como as relações com os Estados contratantes e as suas atividades em geral.

¹ Decisão 2013/103/UE do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 (JO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

A COTIF trata, por conseguinte, de legislação ferroviária sobre um certo número de questões jurídicas e técnicas diferentes, subdivididas em duas partes: A própria Convenção, que rege o funcionamento da OTIF, e os oito apêndices que estabelecem uma legislação ferroviária uniforme:

- Apêndice A – Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros **(CIV)**
- Apêndice B – Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias **(CIM)**
- Apêndice C – Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas **(RID)**
- Apêndice D – Contrato de Utilização de Veículos em Tráfego Internacional Ferroviário **(CUV)**
- Apêndice E – Contrato de Utilização da Infraestrutura em Tráfego Internacional Ferroviário **(CUI)**
- Apêndice F – Validação de Normas Técnicas e Adoção de Prescrições Técnicas Uniformes Aplicáveis ao Material Ferroviário Destinado à Utilização em Tráfego Internacional **(APTU RU)**
- Apêndice G – Admissão Técnica de Material Ferroviário Utilizado em Tráfego Internacional **(ATMF RU)**
- Apêndice H – Regras Uniformes relativas a exploração segura dos comboios em tráfego internacional **(EST RU)**

Com base nos apêndices F e G da COTIF, existem 12 prescrições técnicas uniformes (PTU) para a interoperabilidade técnica. As PTU no âmbito da COTIF têm a mesma finalidade que as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) para a admissão no tráfego internacional.

42 dos 47 Estados que são Partes na COTIF, incluindo os 25 Estados-Membros da UE já mencionados, aplicam os apêndices F e G.

2.2. Comissão de Peritos Técnicos da OTIF (CPT)

A CPT é instituída pelo artigo 13.º, n.º 1, alínea f), da COTIF. É constituída por Estados membros da OTIF que aplicam os apêndices F e G (APTU e ATMF) da COTIF.

A CPT tem competência em matéria de interoperabilidade e harmonização técnica no domínio ferroviário e procedimentos de aprovação técnica. Desenvolve os seus apêndices APTU e ATMF e as suas regras uniformes, aplicáveis ao material ferroviário destinado a ser utilizado no tráfego internacional, que dizem respeito, nomeadamente, aos seguintes aspetos:

- a adoção de prescrições técnicas para o material circulante e a infraestrutura e validação de normas;
- os procedimentos relativos à avaliação da conformidade do material circulante;
- as disposições relativas à manutenção do material circulante;
- as responsabilidades em matéria de composição de comboios e de utilização segura do material circulante;
- as disposições relativas à determinação e avaliação dos riscos;
- as especificações dos registos.

A CPT tem atualmente um grupo de trabalho permanente (GT TECH) que é responsável pela preparação das suas decisões.

Nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF, e em conformidade com o artigo 6.º do apêndice F (APTU), a CPT é competente para adotar ou alterar as PTU. Em conformidade com o artigo 15.º, n.º 2, das ATMF, a CPT é competente para propor alterações à ATMF no que respeita às entidades responsáveis pela manutenção (ERM).

2.3. Adoção de atos pela CPT

Nos termos do artigo 6.º das APTU, a CPT decide se deve adotar uma PTU ou uma disposição para a sua alteração em conformidade com o procedimento previsto nos artigos 16.º, 20.º e 33.º, n.º 6, da Convenção. O processo habitual de adoção das PTU pode demorar cerca de um ano e meio.

2.4. Atos previstos a adotar pela CPT na sua sessão de 22 de junho de 2021

2.4.1. Alteração das PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», «material circulante - vagões de mercadorias» e «acessibilidade do sistema ferroviário para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida»

As Prescrições Técnicas Uniformes (PTU) da OTIF são um conjunto de especificações técnicas decorrente dos princípios, objetivos e procedimentos da COTIF, para a construção e a exploração de material ferroviário, com o objetivo prioritário de conseguir a máxima interoperabilidade. As PTU da OTIF têm a mesma finalidade que as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) da UE.

A fim de assegurar a equivalência dos veículos autorizados em conformidade com o direito da União Europeia e dos veículos autorizados para a exploração internacional em conformidade com o artigo 3.º-A das ATMF, é necessário alinhar as ETI da União Europeia e as PTU da COTIF.

As alterações propostas para adoção pela CPT asseguram a continuidade da plena equivalência, tal como definida nas regras ATMF, entre as disposições da União Europeia e as disposições da COTIF.

- **PTU «locomotivas e material circulante de passageiros» (LOC/PAS)**

Esta PTU é uma especificação que aborda um subsistema específico a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade dos sistemas e componentes técnicos necessários ao tráfego ferroviário internacional. A atual PTU LOC/PAS foi desenvolvida com base no Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão (ETI LOC/PAS) da União Europeia².

O objetivo da presente proposta de alteração da PTU LOC/PAS é incorporar os novos elementos resultantes da revisão das Regras Uniformes APTU de 1 de março de 2019 e mantê-la alinhada com a ETI LOC/PAS da União Europeia, com a redação que lhe foi dada

² Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

pela UE em 16 de maio de 2019 pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão³ e, em 9 de março de 2020, pelo Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão⁴.

A fim de assegurar a continuidade do reconhecimento mútuo dos veículos autorizados em conformidade com o direito da União Europeia e dos veículos autorizados para a exploração internacional em conformidade com o artigo 3.º-A das ATMF, as ETI da União Europeia e as PTU da COTIF necessitam de ser alinhadas.

Além disso, na sequência do Brexit, os casos específicos da rede da Grã-Bretanha do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte devem ser enumerados na PTU em consequência da sua supressão na ETI.

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da alteração da PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», tal como proposta pela OTIF.

- PTU «material circulante – vagões de mercadorias» (PTU VAG)

A PTU «vagões de mercadorias» estabelece requisitos para os veículos concebidos para o transporte de camiões, os quais são atualmente equivalentes às ETI VAG, especificadas no Regulamento (UE) n.º 2019/776 da Comissão da União Europeia, de 16 de maio de 2019.

O objetivo da presente proposta de alteração da PTU VAG é incorporar os novos elementos resultantes da revisão das Regras Uniformes da APTU de 1 de março de 2019 e mantê-la alinhada com a evolução jurídica na União Europeia.

A União Europeia publicou o Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão, de 9 de março de 2020, que alterou recentemente a ETI VAG. Por conseguinte, a PTU VAG deve ser novamente alterada, a fim de assegurar a manutenção da equivalência entre a PTU e a ETI.

Além disso, na sequência do Brexit, os casos específicos da rede da Grã-Bretanha do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte devem ser enumerados na PTU em consequência da sua supressão na ETI.

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da alteração da PTU «vagões de mercadorias», tal como proposta pela OTIF.

- PTU relativa a pessoas com deficiência (PTU PMR)

A PTU PMR estabelece requisitos harmonizados de acessibilidade para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida aplicáveis aos veículos utilizados no tráfego internacional. A atual PTU PMR foi desenvolvida com base na ETI PMR da União Europeia de 2014.

Esta ETI da UE foi alterada pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/772 da Comissão⁵, de 16 de maio de 2019, no que diz respeito ao inventário de ativos com vista a identificar os

³ Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1303/2014 e (UE) 2016/919 da Comissão e a Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão no que respeita ao alinhamento com a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e à execução dos objetivos específicos estabelecidos na Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

⁴ Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão de 9 de março de 2020 que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 e (UE) 2016/919 no que respeita ao alargamento da área de utilização e das fases de transição (JO L 73 de 10.3.2020, p. 6).

⁵ Regulamento de Execução (UE) 2019/772 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão no que respeita ao inventário de ativos com vista a identificar as barreiras à acessibilidade, prestar informações aos utilizadores e monitorizar e avaliar os progressos em matéria de acessibilidade (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

obstáculos à acessibilidade, fornecer informações aos utilizadores e monitorizar e avaliar os progressos realizados em matéria de acessibilidade.

A fim de assegurar a continuidade do reconhecimento mútuo dos veículos autorizados em conformidade com o direito da União Europeia e dos veículos autorizados para a exploração internacional em conformidade com o artigo 3.º-A das ATMF, as ETI da União Europeia e as PTU da COTIF necessitam de ser alinhadas.

As alterações propostas irão alinhar a PTU PMR com a versão mais recente da ETI e garantir a manutenção da plena equivalência, na aceção das ATMF, das regras PMR aplicáveis aos veículos utilizados no tráfego internacional ferroviário.

Além disso, na sequência do Brexit, os casos específicos da rede Grã-Bretanha do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte devem ser enumerados na PTU em consequência da sua supressão na ETI.

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da alteração da PTU PMR, tal como proposta pela OTIF.

2.4.2. Adoção da PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários, bem como ao subsistema «infraestrutura»

- PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários (PTU CCCI)

Esta PTU estabelece disposições pormenorizadas relativas às responsabilidades das empresas ferroviárias em matéria de composição dos comboios a utilizar no tráfego internacional e às responsabilidades dos gestores da infraestrutura em matéria de controlo da compatibilidade entre os comboios e os itinerários em que se destinam a circular.

A PTU CCCI proposta combina um número selecionado de parâmetros de dois textos jurídicos diferentes da UE, nomeadamente as especificações técnicas de interoperabilidade relativas à exploração e à gestão do tráfego (ETI EGT) e as especificações para o registo de infraestruturas (RINF).

A PTU VAG e a PTU LOC/PAS contêm referências aos controlos da compatibilidade do itinerário, no âmbito dos quais as empresas ferroviárias verificam todos os parâmetros pertinentes dos veículos ou comboios para garantir a sua compatibilidade com os itinerários a que se destinam a ser utilizados. As disposições da PTU CCCI destinam-se a substituir tanto o apêndice I da PTU VAG como o apêndice K da PTU LOC/PAS.

Por conseguinte, o apêndice I da PTU VAG, na sua versão adotada pela Comissão de Peritos Técnicos em 30 de setembro de 2020, com a data de entrada em vigor de 1 de abril de 2021, e o apêndice K da PTU LOC/PAS, de 1 de janeiro de 2015, devem ser revogados com a entrada em vigor da PTU CCCI.

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da adoção da PTU CCCI, tal como proposta pela OTIF.

- PTU aplicável ao subsistema «infraestrutura» (PTU INF)

Esta PTU estabelece os parâmetros da infraestrutura ferroviária que são relevantes em termos de compatibilidade com os veículos e os métodos específicos de verificação desses parâmetros.

A Comissão de Peritos Técnicos analisou em pormenor a base jurídica e formulou princípios orientadores e objetivos para o desenvolvimento da PTU INF.

A PTU INF foi elaborada na sequência do parecer do GT TECH e baseia-se na ETI INF, com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão, de 16 de maio de 2019.

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da adoção da PTU INF, tal como proposta pela OTIF.

2.4.3. *Revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM).*

A fim de assegurar a continuidade da equivalência, tal como definida nas ATMF, artigo 3.º-A, n.º 5, entre as regras da União Europeia e as regras da COTIF, há que alterar as regras da COTIF.

O principal objetivo do novo texto é alargar a todos os tipos de veículos o âmbito da certificação, em contraste com o anterior, que se limitava à certificação das ERM para os vagões de mercadorias.

Por conseguinte, e independentemente da questão de saber se a certificação é obrigatória para uma determinada entidade, todas as ERM, incluindo as não certificadas por organismos de certificação externos, devem cumprir os requisitos e critérios gerais que asseguram níveis mínimos de manutenção, estabelecidos no anexo II da proposta de PTU.

As Regras Uniformes ATMF (Apêndice G da COTIF a seguir designadas por ATMF) correspondem a regras gerais relativas às entidades responsáveis pela manutenção (ERM).

Em resumo, são duas as razões para alterar os textos atuais:

- O âmbito de certificação das ERM no novo anexo A das ATMF estende-se para além dos vagões de mercadorias. Tal deve refletir-se, em especial, no artigo 15.º das ATMF, que atualmente prevê a certificação das ERM apenas para os vagões de mercadorias.
- As ATMF fazem referência, no artigo 3.º-A, à legislação da UE que já não está em vigor (a Diretiva 2004/49/CE⁶ foi revogada e substituída pela Diretiva 2016/798/UE⁷).

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da revisão integral das especificações relativas às entidades responsáveis pela manutenção (ERM), tal como proposta pela OTIF.

2.4.4. *Atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM*

A PTU ATM faz referência aos documentos técnicos da ETI ATM⁸, publicados e regularmente atualizados no sítio Web da Agência Ferroviária da UE (ERA). Essa referência foi incluída na PTU, de modo a que as disposições em matéria de TI estejam consagradas na COTIF, mas sejam geridas pela ERA. Uma vez que a alteração destas referências constitui formalmente uma alteração à PTU ATM, deve ser objeto de uma decisão da Comissão de

⁶ Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (Diretiva Segurança Ferroviária).

⁷ Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (JO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

⁸ Regulamento de Execução (UE) 2019/778 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o anexo do Regulamento (UE) n.º 1305/2014 no que diz respeito à gestão do controlo das modificações (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 356).

Peritos Técnicos, em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF e com os artigos 6.º e 8.º-A da APTU.

Consequentemente, os documentos técnicos referidos no apêndice I da PTU ATM devem ser alterados, a fim de corrigir os erros, ter em conta as reações, acompanhar o progresso técnico e manter a equivalência com as especificações aplicadas na UE.

Conclusão: A União Europeia pode votar a favor da proposta de atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM apresentada pela OTIF.

2.5. Competência da União e direitos de voto

Nos termos do artigo 6.º do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a Adesão da União Europeia à COTIF, aprovada por Decisão do Conselho de 16 de junho de 2011:

«1. No que respeita a decisões relativas a matérias da competência exclusiva da União Europeia, esta exerce os direitos de voto dos seus Estados-Membros nos termos da Convenção.

2. No que respeita a decisões relativas a matérias em que a União partilha competências com os seus Estados-Membros, o voto é exercido ou pela União ou pelos seus Estados-Membros.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 26.º da Convenção, a União Europeia dispõe de um número de votos igual ao dos seus Estados-Membros que são igualmente membros da Convenção. Quando a União Europeia vota, os seus Estados-Membros não votam.»

Nos termos do direito da União, a União tem competência exclusiva em matérias do domínio do transporte ferroviário em que a COTIF ou os instrumentos legais adotados em sua conformidade podem eventualmente afetar ou alterar o âmbito de aplicação das regras em vigor da União.

As decisões propostas têm por objetivo:

- alinhar a PTU «locomotivas e material circulante de passageiros» e a PTU «material circulante – vagões de mercadorias» com o Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão⁹,
- alinhar a PTU relativa à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida com o Regulamento de Execução (UE) 2019/772 da Comissão¹⁰,
- adotar uma nova PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários, em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão¹¹,

⁹ Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão de 9 de março de 2020 que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 e (UE) 2016/919 no que respeita ao alargamento da área de utilização e das fases de transição (JO L 73 de 10.3.2020, p. 6).

¹⁰ Regulamento de Execução (UE) 2019/772 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 1300/2014 no que respeita ao inventário de ativos com vista a identificar as barreiras à acessibilidade, prestar informações aos utilizadores e monitorizar e avaliar os progressos em matéria de acessibilidade (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

¹¹ Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão, de 16 de maio de 2019, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga a Decisão 2012/757/UE (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 5).

- adotar uma nova PTU aplicável ao subsistema «infraestrutura», em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1299/2014 da Comissão¹², com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão¹³,
- propor à Comissão de revisão da OTIF uma revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM), a fim de as alinhar com a Diretiva (UE) 2016/798¹⁴,
- alinhar as referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM¹⁵.

As regras da União serão claramente afetadas pela adoção destas decisões.

A União, representada pela Comissão, exerce os direitos de voto no que respeita à adoção destas decisões.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

Por todas as razões supramencionadas, a União deve votar favoravelmente.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definam «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo¹⁶.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos com efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção engloba ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»¹⁷.

¹² Regulamento (UE) n.º 1299/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário da União (JO L 356 de 12.12.2014, p. 1).

¹³ Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1303/2014 e (UE) 2016/919 da Comissão e a Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão no que respeita ao alinhamento com a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e à execução dos objetivos específicos estabelecidos na Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

¹⁴ Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (JO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

¹⁵ Regulamento de Execução (UE) 2019/778 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o anexo do Regulamento (UE) n.º 1305/2014 no que diz respeito à gestão do controlo das modificações (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 356).

¹⁶ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

¹⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

Os atos que a CPT é chamada a adotar constituem atos com efeitos jurídicos. Os atos previstos têm efeitos jurídicos, uma vez que alteram o quadro jurídico da OTIF, ao harmonizar as PTU da COTIF com as ETI da UE, e as regras relativas às ERM e as especificações relativas ao registo de veículos com os regulamentos de aplicação correlatos da UE, e são vinculativos para a União.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo principal e o conteúdo do ato previsto respeitam essencialmente ao transporte ferroviário.

A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 91.º do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 91.º do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 13.^a reunião da Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), no que respeita à adoção de alterações às PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», «material circulante — vagões de mercadorias», «acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida», à adoção da PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários e da PTU aplicável ao subsistema «infraestrutura», à atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM, e à revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A União aderiu à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («COTIF»), em conformidade com a Decisão 2013/103/UE do Conselho¹⁸.
- (2) Todos os Estados-Membros, com exceção de Chipre e de Malta, são Partes contratantes da COTIF.
- (3) Nos termos do artigo 13.º, n.º 1, alínea f), da COTIF, foi criada a Comissão de Peritos Técnicos («CPT») da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF).
- (4) Nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF, e em conformidade com o artigo 6.º do apêndice F (APTU), a CPT é competente para adotar ou alterar, designadamente, as Prescrições Técnicas Uniformes (PTU) relativas a «locomotivas e material circulante de passageiros» (PTU Loc/Pas), «vagões de mercadorias» (PTU Vagões), «acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida» (PTU PMR), bem como aos documentos técnicos referidos no apêndice I das Aplicações telemáticas para serviços de frete (PTU ATM), a PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários e a PTU aplicável ao subsistema «infraestrutura».

¹⁸ Decisão 2013/103/UE do Conselho, de 16 de junho de 2011, relativa à assinatura e celebração do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários sobre a adesão da União Europeia à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 (JO L 51 de 23.2.2013, p. 1).

- (5) Por último, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 2, das ATMF, a CPT é competente para propor uma revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM).
- (6) A CPT incluiu na ordem de trabalhos da sua 13.ª sessão, que terá lugar em 22 de junho de 2021, uma proposta de decisão para alterar as PTU «Locomotivas e material circulante de passageiros», as PTU «Material circulante – vagões de mercadorias», as PTU relativas à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida, e para a adoção da PTU aplicável às verificações da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários e às PTU aplicáveis ao subsistema «infraestrutura», à atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I das PTU ATM, à revisão da ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM).
- (7) É conveniente definir a posição a adotar, em nome da União, na CPT e, no que diz respeito à revisão das ATMF, na Comissão de revisão da OTIF, uma vez que as modificações propostas serão vinculativas para a União.
- (8) O objetivo destas decisões é alinhar a PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», a PTU «material circulante – vagões de mercadorias» e a PTU relativa à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida com o Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão¹⁹ e o Regulamento de Execução (UE) 2019/772 da Comissão²⁰, respetivamente, adotar uma nova PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários e uma nova PTU aplicável ao subsistema «infraestrutura», em consonância com o Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão²¹ e com o Regulamento (UE) n.º 1299/2014 da Comissão²², com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão²³, e propor à Comissão de revisão da OTIF uma revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM), a fim de as alinhar com a Diretiva (UE) 2016/798²⁴.

¹⁹ Regulamento de Execução (UE) 2020/387 da Comissão de 9 de março de 2020 que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 e (UE) 2016/919 no que respeita ao alargamento da área de utilização e das fases de transição (JO L 73 de 10.3.2020, p. 6).

²⁰ Regulamento de Execução (UE) 2019/772 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 1300/2014 no que respeita ao inventário de ativos com vista a identificar as barreiras à acessibilidade, prestar informações aos utilizadores e monitorizar e avaliar os progressos em matéria de acessibilidade (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

²¹ Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão, de 16 de maio de 2019, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga a Decisão 2012/757/UE (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 5).

²² Regulamento (UE) n.º 1299/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «infraestrutura» do sistema ferroviário da União (JO L 356 de 12.12.2014, p. 1).

²³ Regulamento de Execução (UE) 2019/776 da Comissão, de 16 de maio de 2019, que altera os Regulamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014, (UE) n.º 1303/2014 e (UE) 2016/919 da Comissão e a Decisão de Execução 2011/665/UE da Comissão no que respeita ao alinhamento com a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e à execução dos objetivos específicos estabelecidos na Decisão Delegada (UE) 2017/1474 da Comissão (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

²⁴ Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (JO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

- (9) As decisões propostas são consentâneas com o direito e os objetivos estratégicos da União, contribuindo para a harmonização da legislação da OTIF com as disposições equivalentes da legislação da União, e devem, pois, ser apoiadas pela União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 13.ª sessão da Comissão de Peritos Técnicos da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, sobre as alterações à PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», à PTU «vagões de mercadorias», à PTU relativa à acessibilidade do sistema ferroviário para pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, à adoção da PTU aplicável aos controlos da composição do comboio e da compatibilidade dos itinerários, e à PTU aplicável à infraestrutura do subsistema, à atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM enumerados no apêndice I da PTU ATM, à revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM) é a seguinte:

- (1) votar a favor das alterações propostas pela CPT à PTU «locomotivas e material circulante de passageiros», tal como constam do anexo LOC/PAS do Documento de Trabalho da CPT TECH-20041-CTE13-UTP e da Decisão LOC/PAS TECH-20041;
- (2) votar a favor das alterações propostas pela CPT à PTU «material circulante – vagões de mercadorias», tal como constam da proposta de alterações VAG incluída no Documento de Trabalho da CPT TECH-20042-CTE13 e da Decisão VAG TECH-20042;
- (3) votar a favor das alterações propostas pela CPT à PTU relativa à acessibilidade do sistema ferroviário para as pessoas com deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida, conforme constam da proposta de alterações PTU PMR incluída no Documento de Trabalho TECH-20043-CTE e da Decisão PMR TECH-20043;
- (4) votar a favor da proposta de adoção, apresentada pela CPT, da PTU aplicável aos controlos da composição dos comboios e da compatibilidade dos itinerários, tal como consta da PTU CCCI, incluída no Documento de Trabalho TECH-20039 e da Decisão CCCI TECH-20039;
- (5) votar a favor da proposta de adoção, apresentada pela CPT, da PTU aplicável à infraestrutura do subsistema, tal como consta da proposta de PTU INF, incluída no Documento de Trabalho da CPT TECH-20040-UTP, e da Decisão INF TECH-20040;
- (6) votar a favor da proposta da CPT com vista à atualização das referências aos documentos técnicos da ETI ATM, enumerados no apêndice I da PTU ATM, tal como consta da Decisão ATM incluída no Documento de Trabalho da CPT TECH-21009-CTE;
- (7) votar a favor da revisão das ATMF no que diz respeito às entidades responsáveis pela manutenção (ERM), tal como consta da Decisão ATMF do documento de trabalho da CPT TECH-20045.

Artigo 2.º

Após a sua adoção, o ato da Comissão de Peritos Técnicos será publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*, com a indicação da data da sua entrada em vigor.

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente