COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 26.1.2016
COM(2016) 36 final

2013/0014 (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 do novo regulamento relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004

(Texto relevante para efeitos do EEE)

2013/0014 (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 do novo regulamento relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004

(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) 27 final – 2013/0014 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

O novo regulamento relativo à Agência Ferroviária da União Europeia, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004, é uma das seis propostas legislativas adotadas pela Comissão em 30 de janeiro de 2013 no âmbito do quarto pacote ferroviário.

O objetivo principal da revisão do regulamento que cria a Agência Ferroviária Europeia[1] («a Agência») era reforçar o papel da Agência e torná-la o «balcão único» para a emissão de autorizações de colocação de veículos no mercado e de certificados para operadores, válidos em toda a UE. O regulamento revisto reforça o papel da Agência na supervisão das normas nacionais, podendo a Agência requerer a supressão das normas desnecessárias, atribui-lhe a competência de monitorizar as autoridades nacionais de segurança (ANS) e dá-lhe um papel de maior proeminência enquanto «autoridade do sistema» para o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) e as aplicações telemáticas.

A Comissão propôs igualmente alterações ao Regulamento da Agência para o alinhar com a declaração conjunta e a abordagem comum do Parlamento, do Conselho e da Comissão sobre as agências descentralizadas[2] (abrangendo a estrutura de governação, a programação plurianual e a simplificação dos procedimentos relativos ao pessoal).

Dadas as muitas alterações introduzidas no que respeita às atribuições e à orgânica interna da Agência, a Comissão propôs a substituição do Regulamento 881/2004/UE por um novo ato.

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 reforçar o papel da Agência. Afasta-se, contudo, em alguns aspetos, designadamente a opção dada às empresas ferroviárias/fabricantes que exercem atividades num único Estado-Membro de requererem o certificado de segurança ou a autorização de veículo à Agência ou à ANS.

Além disso, a posição do Conselho:

- Estabelece disposições detalhadas sobre o funcionamento dos grupos de trabalho da Agência.

  Em particular, prevê um procedimento para adoção das regras de transparência a aplicar nesse contexto;

- Dota a Agência das ferramentas necessárias para que ela possa atuar como balcão único por meio de um sistema de informação e comunicação.

  Esse sistema servirá nomeadamente para manter a Agência e as ANS informadas dos pedidos de autorização e de certificação de segurança, bem como da tramitação desses procedimentos e do seu resultado;

- Aclara o papel da Agência na redução progressiva de normas nacionais.

  O texto prevê o exame das medidas nacionais do ponto de vista da segurança e da interoperabilidade ferroviárias, assim como da compatibilidade com as regras de concorrência, com vista à redução progressiva de normas nacionais. É essencial que a União disponha de pareceres fundados em conhecimentos independentes e

[1] Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2005

[2] Declaração conjunta e abordagem comum do Parlamento, do Conselho e da Comissão sobre as agências descentralizadas, assinada em 19 de julho de 2012

imparciais. Nesse contexto, o texto enquadra o papel da Agência na emissão desses pareceres;

- Enumera as atribuições adicionais da Agência em matéria de monitorização das ANS e dos organismos notificados.

  A Agência monitorizará o desempenho e a tomada de decisões dessas entidades, com vista a uma maior harmonização ao nível da UE;

- Especifica o funcionamento da câmara de recurso.

  Em particular, estabelece regras detalhadas de funcionamento desse órgão, designadamente no que respeita à independência dos membros face às partes envolvidas no recurso ou na arbitragem e à prevenção e gestão dos conflitos de interesses do pessoal da Agência a todos os níveis, bem como um prazo de três meses para a decisão sobre um recurso interposto, para que os casos de recurso não criem obstáculos nem demoras;

- Define as condições para a adoção de atos de execução relativos às taxas a pagar à Agência.

  Estabelece que as taxas e imposições devem ser fixadas de forma transparente, equitativa e uniforme, sem pôr em causa a competitividade do setor ferroviário europeu.

A Comissão lamenta que, comparativamente à proposta original que apresentou, a posição do Conselho se afaste de algumas das disposições essenciais acordadas em 2012 pelo Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão no quadro da abordagem comum sobre as agências descentralizadas da UE. Refere-se em particular:

- A nomeação para o Conselho de Administração de dois representantes da Comissão em vez de quatro;

- A atribuição do poder de destituição do diretor executivo a um terço dos membros do Conselho de Administração, quando, de acordo com a abordagem comum, o processo de destituição do diretor executivo deveria espelhar o processo de nomeação;

- A Comissão sublinha ainda que a nomeação de um observador, de entre os membros do Conselho de Administração, para acompanhar o processo de seleção aplicado pela Comissão para a nomeação do diretor executivo não deverá conduzir à duplicação de papéis nos processos de seleção e nomeação.

4. CONCLUSÃO

A Comissão considera que a revisão do Regulamento da Agência é crucial para a realização do objetivo de introduzir um quadro normativo simplificado e unificado para o setor ferroviário.

É por isso que 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.