



Bruxelas, 9.7.2019
COM(2019) 298 final

2019/0143 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia no âmbito do procedimento escrito que será lançado pela Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) para adoção de alterações ao RNMC e às PTU ATM

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A 12.^a sessão da Comissão de Peritos Técnicos (CPT) da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) terá lugar em Berna, em 12 e 13 de junho de 2019. A ordem de trabalhos da reunião inclui:

- Uma proposta de decisão para alterar o Sistema de registo da OTIF — Registo nacional de material circulante (RNMC); e
- Uma proposta de decisão para alterar o anexo 1 das Prescrições Técnicas Uniformes da OTIF — Aplicações telemáticas para os serviços de frete (PTU ATM).

(a) As atuais especificações do RNMC aplicáveis nos termos das regras da OTIF são equivalentes às previstas na Decisão 2007/756/CE da Comissão¹.

No âmbito do quarto pacote ferroviário, a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão², que estabelece especificações atualizadas dos registos nacionais de material circulante da UE e especificações do Registo Europeu de Veículos (REV), que substituirá os registos nacionais de material circulante da UE a partir de 2021, e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão.

O objetivo da decisão da CPT é alterar o RNMC e manter a sua equivalência com a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão.

(b) 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. Desta forma, as PTU na OTIF são equivalentes às especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) da UE.

As PTU ATM estabelecem requisitos básicos e adicionais no que diz respeito ao processo de comunicação entre as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura, bases de dados destinadas a ser utilizadas para acompanhar os movimentos dos comboios e dos vagões e prestar informação aos clientes do transporte de mercadorias, sem as quais o subsistema ATM não pode funcionar. Atualmente, são equivalentes à ETI ATM especificada no Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão³ e no Regulamento de Execução (UE) 2018/278 da Comissão⁴.

¹ Decisão da Comissão 2007/756/CE, de 9 de novembro de 2007, que adota especificações comuns do registo nacional de material circulante previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 14.º da Diretiva 96/48/CE e da Diretiva 2001/16/CE (JO L 305 de 23.11.2007, p. 30).

² Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão, de 25 de outubro de 2018, que altera e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão (JO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

³ Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão, de 11 de dezembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de mercadorias» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 438).

⁴ Regulamento de Execução (UE) 2018/278 da Comissão, de 23 de fevereiro de 2018, que altera o anexo do Regulamento (UE) n.º 1305/2014 no que diz respeito à estrutura das mensagens, ao modelo de dados e mensagens, da base de dados operacionais dos vagões e unidades intermodais, e para adotar uma norma informática para o nível de comunicação da interface comum.

A Comissão adotou uma alteração ao Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão em 27 de maio de 2019⁵.

A decisão de modificar a PTU ATM visa manter a sua equivalência com o Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão, como recentemente alterado.

A posição a adotar, em nome da União, sobre as decisões acima referidas a adotar pela 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 COTIF é o texto jurídico fundador da OTIF. Por força do artigo 2.º, n.º 1, da COTIF, esta organização tem o objetivo de favorecer, 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 membros e as suas atividades gerais.

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 (incluindo um novo apêndice H a adotar durante a próxima 13.ª Assembleia Geral da OTIF) que estabelecem a 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 PTU para a interoperabilidade técnica.

A COTIF é aplicável a 46 países, incluindo 26 Estados-Membros da UE (todos exceto Malta e Chipre).

⁵ 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 139I de 27.5.2019, p. 356).

2.2. Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF)

Em 16 de junho de 2011, o Conselho adotou a Decisão 2013/103/UE do Conselho⁶ 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. O Acordo entrou em vigor em 1 de julho de 2011.

A União é Parte no Acordo bem como todos os seus Estados-Membros, com exceção de Chipre e Malta. A Decisão 2013/103/UE do Conselho determina que a Comissão representa a União nas reuniões da OTIF. Contém igualmente uma Declaração da União relativa ao Exercício da Competência (anexo I) e prevê as disposições internas a aplicar pelo Conselho, os Estados-Membros e a Comissão nos trabalhos realizados no quadro da OTIF (anexo III).

2.3. Comissão de Peritos Técnicos da OTIF

A CPT é um órgão da OTIF instituído pelo artigo 8.º 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 decisões da comissão.

2.4. Adoção de atos pela CPT

O processo habitual de adoção das PTU está previsto nos artigos 6.º e 8.º do APTU e pode demorar cerca de um ano e meio.

⁶ 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).

2.5. Atos previstos que devem ser adotados por procedimento escrito pela CPT da OTIF

A CPT apresentou as seguintes alterações para adoção por procedimento escrito:

- Uma proposta de decisão de alteração do RNMC; e
- Uma proposta de decisão de alteração do anexo 1 das PTU ATF.

2.5.1. Alteração das especificações do RNMC

A decisão de alterar as especificações do RNMC tem como objetivo manter a sua equivalência com a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão.

Para o efeito, as alterações visam os procedimentos relacionados com os registos e o ato de registo. Não se referem ao *software* ou ao funcionamento do RNMC.

Em resumo, as alterações incluem o seguinte:

- Introdução do novo requisito que obriga os Estados membros não pertencentes à UE a comunicar ao Secretário-Geral da OTIF os contactos das entidades de registo, que serão depois publicadas por este (novo ponto 2.3 aditado);
- Introdução de um prazo (20 dias úteis) para registar as alterações no RNMC (no ponto 3.2.3);
- Prosseguimento da clarificação do processo de registo adicional para o material circulante que não foi inscrito no RNMC e ligado ao Registo Virtual de Material Circulante Europeu Centralizado (RVMC EC) (3.2.5);
- Prosseguimento da clarificação do processo de transferência do registo entre os vários RNMC e a forma de alterar o número europeu de veículo (NEV) (3.2.6);
- Atualização dos quadros com os direitos de acesso (3.3) e da lista de códigos harmonizados de restrições (Apêndice 1 — Codificação das restrições);
- Atualização da estrutura e do conteúdo do Número de Identificação Europeu (NIE) [Apêndice 2: código do país (campo 1) e tipo de documento (campo 2)];
- Alterações formais em todo o texto.

Em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, alínea e), da COTIF e com os n.ºs 1, 4 e 5 do artigo 13.º das Regras Uniformes ATMF, a CPT é competente para tomar decisões relativas a estas alterações.

2.5.2. Alteração das PTU ATM

A decisão de modificar as PTU ATM visa manter a sua equivalência com a ETI ATM incluída no Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão, como recentemente alterado.

Tal como a ETI ATM, as PTU ATM fazem referência a documentos técnicos que são publicados e regularmente atualizados no sítio da Agência Ferroviária da União Europeia (normalmente, pelo menos, uma vez por ano). As últimas atualizações destes documentos técnicos consistem em adaptações menores relacionadas especificamente com o formato dos dados e mensagens para o intercâmbio de informações entre as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura.

Uma vez que constitui formalmente uma modificação das PTU ATM, a alteração destas referências deve ser objeto de decisão da CPT nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF e do artigo 6.º das APTU.

Os atos previstos serão juridicamente vinculativos para os Estados membros da OTIF e as organizações regionais de integração económica que tiverem aderido à COTIF, em especial a União Europeia.

2.6. Competência da União e direitos de voto

Nos termos do artigo 6.º do Acordo UE-OTIF:

«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 regras da União serão claramente afetadas pela adoção de tais alterações, uma vez que o objetivo da medida consiste em harmonizar o RNMC e as PTU ATM com, respetivamente, a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1305/2014 da Comissão, como recentemente alterado.

Uma vez que tem competência exclusiva no que se refere às matérias abrangidas pelas duas decisões da CPT referidas acima, a União, representada pela Comissão, exerce os direitos de voto relativamente à adoção destas duas 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 acordo⁷.

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

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

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*»⁸.

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 porque alteram o quadro jurídico da OTIF, ao harmonizar as PTU da COTIF com as ETI da UE relativas aos subsistemas e porque são vinculativos para a União.

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

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica substantiva 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 sendo principal e a outra 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 pela 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.

⁸ Ver 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.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia no âmbito do procedimento escrito que será lançado pela Comissão de Peritos Técnicos da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) para adoção de alterações ao RNMC e às PTU ATM

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 Conselho⁹.
- (2) Todos os Estados-Membros, com exceção de Chipre e de Malta, aplicam a COTIF.
- (3) Nos termos do artigo 8.º da COTIF, foi criada a Comissão de Peritos Técnicos («CPT») da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF). Em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, alínea e), da COTIF e com o artigo 13.º, n.ºs 1, 4 e 5, do apêndice G (ATMF), a CPT é competente para tomar decisões sobre a adoção ou a alteração do sistema de registo da OTIF — Registo nacional de material circulante (RNMC). Em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1, alínea b), da COTIF e o artigo 6.º do apêndice F (APTU), a CPT é competente para tomar decisões sobre a adoção de Prescrições Técnicas Uniformes — Aplicações telemáticas para serviços de frete (PTU ATM) ou adotar uma disposição que altere uma PTU com base nos apêndices F (APTU) e G (ATMF) da COTIF.
- (4) A CPT adotará por procedimento escrito uma proposta de decisão de alteração das especificações do RNMC e uma proposta de decisão destinada a alterar o anexo 1 das PTU ATM.
- (5) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União na CPT, uma vez que as modificações propostas serão vinculativas para a União.

⁹ 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).

- (6) O objetivo destas alterações é harmonizar o RNMC e as PTU ATM, respetivamente, com a Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão¹⁰ e o Regulamento de Execução (UE) 2019/778 da Comissão¹¹.
- (7) As alterações 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 União, e devem, pois, ser apoiadas pela União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, no procedimento escrito a lançar pelo Comité de Peritos Técnicos da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, sobre as alterações ao RNMC e ao anexo 1 das PTU ATM, deve ser a seguinte:

1. Votar a favor das emendas propostas pela CPT ao RNMC, como constante do Documento de Trabalho da CPT TECH-19001-CTE12-5.1.
2. Votar a favor das emendas propostas pela CPT às PTU ATM, como constante do Documento de Trabalho da CPT TECH-18037-CTE12-5.2.

Artigo 3.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*

¹⁰ Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão, de 25 de outubro de 2018, que altera e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão (JO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

¹¹ 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 139I de 27.5.2019, p. 356).