COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (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 segurança ferroviária (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

2013/0016 (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 segurança ferroviária (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) 31 final – 2013/0016 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 objetivo principal da reformulação da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[1], relativa à segurança ferroviária, era simplificar o processo de emissão do certificado de segurança às empresas ferroviárias, passando do atual sistema bipartido [parte A (emitida no Estado-Membro de primeiro estabelecimento da empresa ferroviária) e parte B (emitida em cada Estado-Membro em que a empresa ferroviária pretende exercer atividades)] para um certificado de segurança único, válido em toda a União.

A proposta revia também as atribuições da autoridade nacional de segurança (ANS) e a distribuição de responsabilidades entre as ANS e a Agência Ferroviária Europeia («a Agência»). De acordo com a proposta, as ANS centrariam atenções na supervisão das empresas ferroviárias ativas nos Estados-Membros respetivos e nas atividades em que a presença *in loco* trouxesse vantagens ou que exigissem o conhecimento da língua local (inspeções ou auditorias, por exemplo). A Agência monitorizaria a atividade, desempenho e organização das ANS e o desempenho de segurança geral do sistema.

A Diretiva 2004/49/CE fora já objeto de alterações substanciais. Uma vez que se ia proceder a novas alterações, a Comissão propôs a reformulação, no interesse da clareza.

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO

O acordo político adotado no Conselho «Transportes» de 10 de dezembro de 2015 subscreve o objetivo fundamental da proposta de Comissão de simplificar o processo de emissão dos certificados de segurança. Afasta-se, contudo, da proposta da Comissão em alguns aspetos, dando, designadamente, às empresas ferroviárias que exercem atividades num único Estado-Membro a opção de requererem o certificado de segurança à Agência ou à ANS. Em ambos os casos, todavia, não se alteraram o procedimento nem os critérios de decisão.

Além disso, a posição do Conselho:

- Aclara o papel e as responsabilidades dos vários operadores do setor ferroviário no melhoramento do nível de segurança, reforçando as disposições sobre o papel respetivo na promoção e reforço da segurança ferroviária (artigo 4.º). O Conselho considera igualmente que os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias deverão ser os principais responsáveis pela segurança da exploração dos comboios e estar obrigados a estabelecer sistemas de gestão da segurança;
- Precisa que a Agência é responsável no contexto da emissão dos certificados de segurança. Insere no texto um novo considerando (27), para relembrar o quadro legal de responsabilidade da Agência e sublinhar a importância da plena cooperação com as ANS em caso de acidente ferroviário. Estabelece igualmente ser a Agência plenamente responsável pelos certificados de segurança únicos que emite;
- Prevê um procedimento de recurso para os requerentes de certificados, com a possibilidade de remissão do caso para um tribunal nacional na eventualidade de desacordo com a decisão tomada pela Agência ou pela ANS;

[1] Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança ferroviária e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho 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 (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

- Especifica como a Agência e as ANS deverão cooperar na emissão de certificados de segurança únicos. Prevê um procedimento para a resolução dos desacordos entre a Agência e as ANS (artigo 10, n.º 7);
- Precisa as atividades de supervisão das ANS e o seu nexo com a certificação. Concretamente, esta nova disposição (artigo 17.º) visa assegurar que o novo processo de certificação da segurança não irá pôr em causa o papel que cabe às ANS de supervisionarem as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura;
- Confere competências de execução à Comissão para efeitos da determinação da estrutura de apresentação dos relatórios de inquérito a acidentes e incidentes.

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

- Possibilitam que os Estados-Membros excluam as vias de manobra do âmbito de aplicação das medidas de execução da diretiva;
- Possibilitam que os operadores de países terceiros operem os comboios até estações localizadas em território da UE na proximidade da fronteira, sem o certificado de segurança;
- Preveem a celebração de acordos de cooperação específicos pela Agência e as ANS que supervisionam redes isoladas do resto do sistema ferroviário da UE;
- Possibilitam derrogações do sistema de certificação das entidades de manutenção de vagões de mercadorias em regime de utilização partilhada com países terceiros;
- Possibilitam que a Agência, efetuada uma análise custo-benefício, crie um instrumento que facilite a troca de informações entre as partes interessadas relevantes da cadeia ferroviária;
- Preveem que os sistemas de gestão da segurança dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias promovam uma cultura de confiança mútua e de troca de conhecimentos;
- Sublinham a importância de se promover uma cultura de segurança, prevendo concretamente que a Agência avalie o desenvolvimento da cultura de segurança, incluindo a comunicação de ocorrências, e que Comissão tome as medidas adequadas com base nas recomendações da Agência.

Considerando aceitáveis os pontos supramencionados, a Comissão lamenta, contudo, os seguintes aspetos da posição do Conselho:

- O prolongamento do prazo de transposição, de dois para três anos;
- 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 segurança do sistema ferroviário é crucial para a realização do objetivo de introduzir um quadro normativo simplificado e unificado de certificação da segurança. Reduzir-se-ia assim significativamente a grande panóplia de normas nacionais existente na UE e, igualmente importante, as fortes discrepâncias entre os procedimentos nacionais de certificação da segurança.

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.