



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

**Bruxelas, 21 de outubro de 2020
(OR. en)**

**2020/0161 (COD)
LEX 2026**

**PE-CONS 32/1/20
REV 1**

**TRANS 372
UK 31
PREP-BXT 15
CODEC 766**

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO QUE ALTERA A
DIRETIVA (UE) 2016/798 NO QUE RESPEITA À APLICAÇÃO DAS REGRAS DE
SEGURANÇA E DE INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIAS NA LIGAÇÃO FIXA DO
CANAL DA MANCHA**

REGULAMENTO (UE) 2020/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de outubro de 2020

que altera a Diretiva (UE) 2016/798 no que respeita à aplicação da regras de segurança e de interoperabilidade ferroviárias na ligação fixa do canal da Mancha

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário²,

¹ Parecer de 16 de setembro de 2020 (ainda não publicado em Jornal Oficial).

² Posição do Parlamento Europeu de 8 de outubro de 2020 (ainda não publicada em Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 14 de outubro de 2020.

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ exige que cada Estado-Membro estabeleça uma autoridade nacional de segurança para ser incumbida das tarefas especificadas em matéria de segurança ferroviária. Em conformidade com essa diretiva, uma autoridade nacional de segurança pode ser um organismo instituído unilateralmente pelo Estado-Membro em causa ou, em alternativa, um organismo encarregado por vários Estados-Membros dessas tarefas, a fim de assegurar um regime de segurança unificado.
- (2) O Tratado entre a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativo à Construção e à Exploração por Concessionários Privados de uma ligação fixa do canal da Mancha, assinado em Cantuária em 12 de fevereiro de 1986 («Tratado de Cantuária»), instituiu uma Comissão Intergovernamental para supervisionar todas as questões relativas à construção e ao funcionamento desta ligação (a «Comissão Intergovernamental»).
- (3) Até ao termo do período de transição previsto no Acordo de saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica² («período de transição»), a Comissão Intergovernamental é a autoridade nacional de segurança, na aceção da Diretiva (UE) 2016/798, responsável pela ligação fixa do canal da Mancha.

¹ 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).

² JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

- (4) No termo do período de transição, a Comissão Intergovernamental será um organismo instituído por um acordo internacional entre um Estado-Membro, a saber, a França, e um país terceiro, a saber, o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte. Salvo disposição em contrário prevista num acordo internacional vinculativo para o Reino Unido, deixará de ser uma autoridade nacional de segurança ao abrigo do direito da União e o direito da União deixará de ser aplicável à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob a jurisdição do Reino Unido.
- (5) A fim de garantir um funcionamento seguro e eficiente da ligação fixa do canal da Mancha, será conveniente que a Comissão Intergovernamental continue a ser a única autoridade responsável pela segurança da totalidade dessa infraestrutura.
- (6) Para esse efeito, a Decisão (UE) 2020/... do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁺ habilita a França a negociar, assinar e celebrar, sob determinadas condições, um acordo internacional que complementa o Tratado de Cantuária, nos termos do qual a Comissão Intergovernamental continuará a ser a única autoridade responsável pela segurança competente para a aplicação do direito da União no que respeita à ligação fixa do canal da Mancha.

¹ Decisão (UE) 2020/... do Parlamento Europeu e do Conselho.

⁺ JO: inserir no texto o número da decisão constante do documento PE-CONS 31/20 (2020/0160(COD)) e inserir o número, a data, o título e a referência de JO dessa decisão na nota de rodapé.

- (7) Para o efeito, deverão ser estabelecidas regras específicas relativas às autoridades específicas de segurança, bem como às obrigações do Estado-Membro em causa de tomar todas as medidas necessárias para assegurar que a legislação da União seja sempre aplicada pela autoridade específica de segurança ou, se esta não existir, pela sua própria autoridade nacional de segurança.
- (8) A resolução de litígios entre o Estado-Membro em causa e o país terceiro em matéria de segurança ferroviária pode suscitar questões de interpretação do direito da União. Por conseguinte, o Tribunal de Justiça da União Europeia deverá ser capacitado para pronunciar decisões prejudiciais sobre tais questões.
- (9) A Diretiva (UE) 2016/798 deverá, portanto, ser alterada em conformidade.
- (10) Uma vez que o objetivo do presente regulamento, nomeadamente garantir o funcionamento seguro e eficiente da ligação fixa do canal após o final do período de transição, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação proposta, ser mais bem alcançado a nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esse objetivo.
- (11) O presente regulamento deverá entrar em vigor com caráter de urgência no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Alterações à Diretiva (UE) 2016/798

A Diretiva (UE) 2016/798 é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 3.º, o ponto 7) passa a ter a seguinte redação:

«7) «Autoridade nacional de segurança»:

- a) o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária, em conformidade com a presente diretiva,
- b) qualquer organismo responsável pelas tarefas referidas na alínea a), designado por vários Estados-Membros, a fim de assegurar um regime de segurança unificado, ou
- c) qualquer organismo responsável pelas tarefas referidas na alínea a), designado por um Estado-Membro e um país terceiro, a fim de assegurar um regime de segurança unificado, desde que a União tenha celebrado um acordo para o efeito com o país terceiro em causa ou que esse Estado-Membro tenha celebrado esse acordo em conformidade com uma habilitação concedida para esse efeito pela União.».

2) Ao artigo 16.º, são aditados os seguintes números:

«4. Sempre que um único elemento das infraestruturas de engenharia se encontre parcialmente situado num país terceiro e parcialmente situado num Estado-Membro, este pode designar, além da autoridade nacional de segurança competente pelo seu território, e em conformidade com o artigo 3.º, ponto 7, alínea c), e mediante acordo internacional celebrado pela União ou cuja celebração é autorizada pela União, uma autoridade responsável pela segurança, competente especificamente para essa infraestrutura de engenharia e para todos os outros elementos da infraestrutura ferroviária ligados à mesma («autoridade de segurança específica»). Nos termos desse acordo internacional, a autoridade nacional de segurança pode assumir temporariamente a competência para a parte da infraestrutura de engenharia situada nesse Estado-Membro.

No contexto de qualquer acordo internacional tal como o referido no primeiro parágrafo, o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas à sua disposição ao abrigo desse acordo internacional a fim de assegurar que a autoridade de segurança específica cumpre o direito da União. Para o efeito, e sempre que necessário por razões de segurança ferroviária, o Estado-Membro em causa deve utilizar sem demora o direito conferido por esse acordo internacional, nos termos do qual a autoridade nacional de segurança tem o direito de assumir a competência exclusiva da parte da infraestrutura de engenharia ferroviária situada no Estado-Membro em causa.

5. Se um litígio submetido a arbitragem nos termos de um acordo internacional suscitar uma questão de interpretação do direito da União, o Tribunal de Justiça da União Europeia («Tribunal de Justiça») é competente para proferir uma decisão prejudicial sobre a questão, a pedido do tribunal arbitral constituído para a resolução de litígios no âmbito desse acordo internacional.

As disposições do direito da União que regem os processos submetidos ao Tribunal de Justiça em conformidade com o artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aplicam-se, *mutatis mutandis*, aos pedidos de decisão prejudicial do Tribunal de Justiça apresentados nos termos do primeiro parágrafo do presente número.

Caso o tribunal arbitral não cumpra qualquer decisão do Tribunal de Justiça proferida nos termos do primeiro parágrafo, o Estado-Membro em causa deverá aplicar sem demora o direito previsto no acordo internacional, segundo o qual a autoridade nacional de segurança tem o direito de assumir a competência exclusiva da parte da infraestrutura de engenharia situada nesse Estado-Membro.».

Artigo 2.º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente