

Bruxelas, 8 de fevereiro de 2018
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2018/0026 (NLE)**

**6034/18
ADD 1**

TRANS 63

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	8 de fevereiro de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2018) 63 final - ANEXO
Assunto:	ANEXO da Proposta de Decisão do Conselho sobre a posição a adotar em nome da União Europeia na 26.ª sessão da Comissão de Revisão da OTIF no que diz respeito a determinadas alterações à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) e seus apêndices

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 63 final - ANEXO.

Anexo: COM(2018) 63 final - ANEXO



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ANEXO

da

Proposta de Decisão do Conselho

sobre a posição a adotar em nome da União Europeia na 26.^a sessão da Comissão de Revisão da OTIF no que diz respeito a determinadas alterações à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) e seus apêndices

ANEXO

1. INTRODUÇÃO

O Secretariado-Geral da OTIF (SG) convocou a 26.^a sessão da Comissão de Revisão da COTIF99 para Berna, Suíça, de 27 de fevereiro a 1 de março de 2018. Os documentos respeitantes à ordem de trabalhos podem ser consultados no sítio Web da OTIF no seguinte endereço: http://otif.org/en/?page_id=126

2. OBSERVAÇÕES SOBRE OS PONTOS DA ORDEM DE TRABALHOS (OT)

Ponto 1 da OT — Abertura dos trabalhos e estabelecimento do quórum

Documento(s): nenhum

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: n/d

Expressão da Posição: nenhuma

Ponto 2 da OT — Eleição do presidente e do vice-presidente

Documento(s): nenhum

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros

Expressão da Posição: nenhuma

Ponto 3 da OT — Adoção da OT

Documento(s): LAW-17125-CR 26/3.1

Competência: União (partilhada e exclusiva)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: a favor da adoção do projeto de ordem de trabalhos

Ponto 4 da OT — Alteração do Regulamento Interno

Documento(s): LAW-17125-CR 26/4

Competência: União (partilhada e exclusiva)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: apoiar todas as alterações propostas ao Regulamento Interno da Comissão de Revisão da OTIF.

A atual versão do Regulamento Interno da Comissão de Revisão é anterior à adesão da União à COTIF; certas disposições são, pois, obsoletas e devem ser atualizadas. Em especial, as disposições que regem os direitos de voto da UE e que definem o quórum (artigos 4.º, 20.º e 21.º) têm de ser alteradas para dar cumprimento ao artigo 38.º da COTIF e ao Acordo UE-OTIF.

Ponto 5 da OT — Revisão parcial da Convenção de base: alteração do procedimento de revisão da COTIF

Documento(s): LAW-17126-CR 26/5

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: apoiar a adoção da proposta de revisão do artigo 34.º da Convenção para prever um prazo fixo (36 meses) para a entrada em vigor das alterações aos apêndices aprovadas pela Assembleia Geral, incluindo a cláusula de flexibilidade para prorrogar esse prazo numa base casuística, quando tal for decidido pela Assembleia Geral pela maioria prevista no artigo 14.º, n.º 6, da COTIF.

A proposta visa melhorar e facilitar o processo de revisão da COTIF de modo a assegurar uma consistente e rápida introdução das alterações à COTIF e aos seus apêndices, e a fim de evitar os efeitos negativos do moroso processo de revisão atual, incluindo o risco de incoerência interna entre as alterações adotadas pela Comissão de Revisão e as adotadas pela Assembleia Geral, bem como de incoerência com a legislação externa, nomeadamente a da União. A recomendação do Secretariado da OTIF reflete a opinião dominante no grupo de trabalho que se ocupou desta matéria; foi estabelecido que os membros da OTIF deverão ser capazes de transpor as alterações adotadas, designadamente através de procedimentos parlamentares, dentro de três anos. A proposta parece necessária para apoiar o funcionamento eficiente e o desenvolvimento da OTIF.

Ponto 6 da OT — Revisão parcial das Regras Uniformes CIM — Relatório do Secretário-Geral

Documento(s): LAW-17126-CR 26/6

Competência: União (exclusiva)

Exercício dos direitos de voto: União (caso haja votação)

Expressão da Posição: tomar nota do relatório do Secretário-Geral, fornecer algumas informações sobre as atividades e evoluções pertinentes em curso, encorajar a continuação do trabalho sobre a avaliação das interfaces entre as alfândegas e os regulamentos relativos ao transporte ferroviário e apoiar a criação de um grupo de trabalho de peritos jurídicos, ou mecanismos de coordenação alternativos no interior dos órgãos da OTIF existentes, sobre questões aduaneiras e a digitalização de documentos de transporte de mercadorias.

Ponto 7 da OT — Revisão parcial das Regras Uniformes CUI

Documento(s): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: apoiar as propostas de alteração relativamente aos artigos 1.º, n.º 1 e n.º 2, 3.º [nova alínea aa) e alterações às alíneas b), c) e g)], 5.º, n.º 1, 5.º-A, n.º 1 e n.º 2, 7.º, n.º 2, 8.º, n.º 1 e n.º 2, 9.º, n.º 1, e 10.º, n.º 3, das Regras Uniformes CUI, e solicitar ao Secretário-Geral que apresente todas as alterações a essas regras à Assembleia Geral para decisão.

A principal alteração substancial visa clarificar o âmbito de aplicação das Regras Uniformes CUI, introduzindo no artigo 3.º uma definição do «tráfego ferroviário internacional» para

designar o «tráfego que exija a utilização de uma linha ferroviária internacional ou várias linhas ferroviárias nacionais sucessivas, situadas pelo menos em dois Estados-Membros e coordenadas pelos gestores de infraestrutura em causa» e, alterando o artigo 1.º (Âmbito de aplicação) em conformidade, mantendo a ligação com as Regras Uniformes CIV e CIM.

O objetivo é assegurar que as Regras Uniformes CUI sejam mais sistematicamente aplicadas para a finalidade pretendida, isto é, no tráfego ferroviário internacional. O projeto de alteração tal como proposto à Comissão de Revisão corresponde ao texto de compromisso resultante do trabalho do grupo *ad hoc* da OTIF, que se reuniu em 10 de dezembro de 2014, 8 de julho de 2015, 24 de novembro de 2015 e 31 de maio de 2016. A Comissão contribuiu para o resultado alcançado: em conformidade com o âmbito de aplicação e objetivo da COTIF, ou seja, o transporte internacional, confirmou-se a aplicação das Regras Uniformes CUI exclusivamente ao tráfego internacional, como se explica na nova definição.

A Comissão considerou que o projeto de alterações aos artigos 1.º e 3.º, tal como proposto pelo Secretariado da OTIF, é coerente com as definições e disposições do acervo da União no que diz respeito à gestão da infraestrutura ferroviária e à coordenação entre os gestores de infraestrutura [por exemplo, artigos 40.º, 43.º e 46.º da Diretiva 2002/34/CE (reformulação)].

No que respeita ao projeto de alteração do artigo 8.º proposto pelo Secretariado da OTIF (Responsabilidade do gestor), trata-se essencialmente de uma questão de redação que não afeta o âmbito de aplicação ou a substância da disposição. As alterações propostas ao artigo 9.º, bem como aos artigos 3.º, 5.º, 5.º-A, 7.º e 10.º, são estritamente de cariz editorial.

Ponto 8 da OT — Novo apêndice H no que respeita a exploração segura dos comboios em tráfego internacional

Documento(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2

Competência: União (exclusiva)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição:

Apoiar (LAW-17131-CR26/8.1) a inclusão de um novo apêndice H à Convenção, no que respeita a exploração segura dos comboios em tráfego internacional, para decisão da Assembleia Geral, desde que se verifiquem as seguintes condições (os elementos a suprimir estão riscados; os elementos novos estão sublinhados, consoante o caso):

- No artigo 2.º, alínea b): substituir «*Autoridade de Certificação*» por «*Autoridade de Certificação da Segurança*». A substituição deverá ser aplicada de modo uniformizado em todo o texto. Em alemão: «*Sicherheitsbescheinigungsbehörde*» em vez de «*Zertifizierungsbehörde*». Em francês: «*autorité de certification de sécurité*» em vez de «*autorité de certification*».
- No artigo 4.º, n.º 1: aditamento da frase «*A Autoridade de Certificação da Segurança e a Autoridade de Supervisão referidas no artigo 6.º, n.º 1, podem ser duas entidades distintas ou podem ser incorporadas na mesma organização.*»
- No artigo 6.º, n.º 1: aditamento da frase «*A Autoridade de Supervisão e a Autoridade de Certificação da Segurança referidas no artigo 4.º, n.º 1, podem ser duas entidades distintas ou podem ser incorporadas na mesma organização.*»
- No artigo 8, n.º 3, alínea b): o texto passa a ter a seguinte redação: «*Procedimentos aplicáveis, assim como um Método Comum de Segurança para os requisitos do sistema de gestão da segurança a aplicar pelas Autoridades de Certificação*»

aquando da emissão do Certificado de Segurança, incluindo os vínculos necessários com o Método Comum de Segurança em matéria de avaliação dos riscos e com outra legislação relevante.»

Aditamento de uma referência aos «procedimentos»: tais procedimentos foram incluídos no Método Comum de Segurança da UE para os requisitos do Sistema de Gestão da Segurança (MCS-SGS) e foram agora incorporados no projeto de regulamento de execução da Comissão que estabelece as disposições práticas para a emissão de certificados únicos de segurança. Se a OTIF pretender manter o mesmo âmbito de harmonização como inicialmente planeado, deve incluir os procedimentos conexos além dos requisitos MCS-SGS. Esta melhoria é recomendada (mas não obrigatória) para o voto a favor.

Ligação com o Método Comum de Segurança para a avaliação dos riscos (MCS-AR) e outra legislação relevante: o projeto de regulamento delegado da Comissão que estabelece métodos de segurança comuns para os requisitos do sistema de gestão da segurança exige a aplicação do MCS-AR e outra legislação (em especial, mas não exclusivamente, a especificação técnica da interoperabilidade relativa à exploração e gestão do tráfego «ETI EGT»), a fim de garantir que as *«disposições operacionais (da organização) são conformes aos requisitos de segurança aplicáveis de especificação técnica de interoperabilidade e normas nacionais pertinentes, bem como quaisquer outros requisitos pertinentes»*. Por conseguinte, o referido melhoramento do artigo 8.º, n.º 3, alínea b), deve ser apoiado e defendido vigorosamente.

- No artigo 8.º, n.º 3, alínea c): o texto passa a ter a seguinte redação *«Um Método Comum de Segurança sobre a atividade de monitorização a aplicar pelas empresas de transporte ferroviário e, se for caso disso, os gestores de infraestrutura e as entidades de manutenção»*.

A presente proposta está em conformidade com o artigo 7.º, n.º 4, do Apêndice H, que exige que as empresas de transporte ferroviário e os gestores de infraestrutura *«estabeleçam o respetivo sistema de gestão da segurança e acompanhem a sua correta aplicação»*. A aplicação do MCS à monitorização é obrigatória para os gestores de infraestrutura na UE e seria benéfica fora da União. A aplicação do MCS à monitorização deve ser obrigatória para as entidades responsáveis pela manutenção (ERM). A aplicação obrigatória do MCS pelos gestores de infraestrutura é recomendada, mas não obrigatória para o voto a favor. A aplicação obrigatória do MCS pelas ERM é uma obrigação que deve ser incluída no texto.

- No artigo 2.º, alínea f), melhoria de redação, alinhamento com a terminologia da União (versão alemã): *«„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz in jedem Vertragsstaat, bestehend aus Linien—Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals»*.
- No artigo 7.º, n.º 4, melhoria de redação (versão alemã): *«Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ihr—ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.»*

Concordar em solicitar ao Secretário-Geral que altere o Relatório Explicativo em apoio do novo apêndice H e o apresente à Assembleia Geral para aprovação.

Apoiar (LAW-17131-CR26/8.2), para efeitos da inclusão do novo apêndice H na COTIF, as alterações aos artigos 2.º, 6.º, 20.º, 33.º e 35.º da COTIF, e decidir solicitar ao Secretário-Geral que as apresente à Assembleia Geral para decisão.

O projeto de novo Apêndice H estabelece disposições para regulamentar a exploração segura dos comboios em tráfego internacional com o objetivo de harmonizar a COTIF com o acervo da União e apoiar a interoperabilidade fora da União Europeia. O texto proposto está em consonância com as disposições da nova Diretiva (UE) 2016/798 relativa à segurança e o respetivo direito derivado, salvo pequenas questões que devam ser abordadas em conformidade com as propostas acima referidas. Tal como indicado, é igualmente necessário alterar determinadas disposições da COTIF, para efeitos da inclusão deste novo apêndice H.

Ponto 9 da OT — Revisão parcial das Regras Uniformes ATMF

Documento(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10

Competência: União (exclusiva)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: apoiar a revisão parcial das Regras Uniformes ATMF tal como proposto pelo Secretariado da OTIF, desde que se verifiquem as seguintes condições (os elementos a suprimir estão riscados; os elementos novos estão sublinhados, consoante o caso):

- O texto do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), passa a ter a seguinte redação: «Os veículos devem cumprir as PTU aplicáveis no momento da apresentação do pedido de admissão, renovação ou readaptação, nos termos das presentes Regras Uniformes, e tendo em conta a estratégia de migração para a aplicação das PTU, tal como definido no artigo 8.º, n.º 2, alínea a), e n.º 4, alínea f), das APTU, e as possibilidades de derrogação previstas no artigo 7.º, alínea a), das Regras Uniformes ATMF; esta conformidade deve ser mantida de forma permanente durante a utilização de cada veículo.
- A CPT deve considerar a necessidade de desenvolver um anexo às presentes Regras Uniformes, incluindo disposições que permitam que os requerentes obtenham uma maior segurança jurídica sobre as prescrições a aplicar, antes de apresentarem o seu pedido de admissão, adaptação ou renovação de veículos.»
 - No artigo 2.º, alínea w), alterar a definição e utilizar o termo «veículo» de forma coerente ao longo de todo o texto (todas as línguas). A definição passa a ter a seguinte redação: «"Veículo" designa qualquer veículo ferroviário, apto a circular sobre as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tração.» O termo «veículo» deve ser utilizado ao longo do texto, e não o termo «veículo ferroviário», que figura em alguns locais.
 - Artigo 5.º, melhoria de redação (versão alemã): substituir "Notifikation" por "Notifizierung" em "Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~ Notifizierung [...]." e em seguida "Die ~~Notifikation~~—Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden."
 - Artigo 10.º, melhoria de redação (versão alemã): substituir "Verzeichnis" por "Dossier" em "Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der

Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis-Dossier~~ zu übersenden." e a seguir "Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis-Dossiers~~ durch den Antragsteller zu treffen".

- Artigo 13.º, n.º 1, alínea a), melhoria de redação (versões inglesa e alemã): substituir CPT pelo nome por extenso desta comissão em «*comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~ Committee of Technical Experts;*» e "*mit den vom ~~CTE~~ Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;*".
- É aditado o seguinte artigo 14.º: «*Artigo 14.º — Anexos e recomendações*
1. A Comissão de Peritos Técnicos decide se deve adotar um anexo 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. As decisões entram em vigor em conformidade com o artigo 35.º, n.º 3 e n.º 4, da Convenção.
2. Os pedidos de adoção de um anexo ou de uma disposição de alteração podem ser apresentados por: a) qualquer Estado Parte; b) qualquer organização regional na aceção do artigo 2.º, alínea x), da ATMF; c) qualquer associação internacional representativa para cujos membros a existência do anexo seja indispensável por motivos de segurança e economia no exercício das suas atividades.
3. A preparação dos anexos deve ser da responsabilidade da Comissão de Peritos Técnicos assistida por grupos de trabalho adequados e do Secretário-Geral com base nos pedidos apresentados nos termos do n.º 2.
4. A Comissão de Peritos Técnicos pode recomendar métodos e práticas relativas à admissão técnica de material ferroviário utilizado em tráfego internacional.»

As disposições das Regras Uniformes ATMF são compatíveis com a Diretiva 2008/57/CE da União Europeia relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário e com parte da Diretiva 2009/49/CE relativa à segurança ferroviária. Com a adoção do quarto pacote ferroviário, a União alterou diversas disposições desse acervo. Com base numa análise da Comissão, o Secretariado da OTIF e o grupo de trabalho pertinente prepararam as alterações respeitantes aos artigos 2.º, 3.º-A, 5.º, 6.º, 7.º, 10.º, 10.º-B, 11.º e 13.º das Regras Uniformes ATMF. Estas alterações são necessárias a fim de harmonizar alguma terminologia com as novas disposições da UE e a fim de ter em conta certas alterações processuais na UE, em particular o facto de a Agência Ferroviária da União Europeia passar a ser competente para emitir autorizações de veículos. O conceito básico de ATMF não é objeto das alterações propostas.

Ponto 10 da OT — Revisão parcial das Regras Uniformes APTU

Documento(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10

Competência: União (exclusiva)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: apoiar a adoção das alterações ao artigo 8.º do Apêndice F da COTIF e a aprovação das alterações ao Relatório Explicativo pertinente.

As disposições das Regras Uniformes ATMF são compatíveis com as disposições da Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade, em especial as relativas ao teor das Prescrições Técnicas Uniformes (PTU) e a sua equivalência com as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI) da União Europeia. Com a adoção do quarto pacote ferroviário, e

nomeadamente a reformulação da Diretiva (UE) 2016/797 relativa à interoperabilidade, a União alterou diversas disposições desse acervo. Com base numa análise da Comissão, o Secretariado da OTIF e o grupo de trabalho pertinente prepararam alterações às Regras Uniformes APTU, para continuar a garantir a sua harmonização com o direito da União. As alterações dizem respeito ao artigo 8.º das Regras Uniformes APTU e consistem no aditamento de duas secções às PTU de teor equivalente às ETI da UE. Estas alterações são necessárias, a fim de garantir que o teor das futuras ETI da União Europeia continue a ser equivalente às PTU da COTIF. O conceito básico de APTU não é objeto das alterações propostas.

Ponto 11 da OT — Debate geral sobre a necessidade de harmonizar as condições de acesso

Documento(s): LAW-17130-CR26/11

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: n/d

Expressão da Posição: nenhuma

Ponto 12 da OT — Diversos

Documento(s): LAW-17130-CR26/12

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: Estados-Membros

Expressão da Posição: não se opor à criação de um grupo de trabalho de peritos jurídicos para apoiar e facilitar o funcionamento dos atuais órgãos da OTIF no domínio jurídico e para assegurar a gestão eficaz da Convenção.

Ponto 13 da OT — Revisão parcial das Regras Uniformes CUV

Documento(s): LAW-17144-CR 26/13 (proposta transmitida pela Suíça)

Competência: União (partilhada)

Exercício dos direitos de voto: União

Expressão da Posição: opor-se à proposta de alteração do artigo 7.º das Regras Uniformes CUV apresentada pela Suíça.

O artigo 7.º, n.º 1, das Regras Uniformes CUV, é relativo à responsabilidade do detentor do veículo e ao utilizador do veículo (empresas ferroviárias) em caso de danos causados pelo veículo que tenham a sua origem num defeito do veículo. O projeto de alteração proposto acrescenta uma nova condição para fornecer a prova da responsabilidade do detentor por danos causados por um defeito do veículo. No âmbito do atual artigo 7.º das Regras Uniformes CUV, se aplicado pelas partes contratantes, o detentor do veículo só é responsável pelo dano causado pelo veículo quando uma falta lhe seja imputável. A alteração proposta parece acrescentar um segundo critério segundo o qual o detentor terá de provar que não é responsável pelo defeito que está na origem do dano.

O atual artigo 7.º, n.º 2, das CUV especifica que «*As Partes no contrato podem convencionar disposições que derroguem o n.º 1*». Nessa base, as empresas no setor negociaram entre 2013 e 2016 um acordo aprovado por 600 companhias ferroviárias que permite as alterações necessárias ao contrato geral único de utilização de vagões (GCU) destinadas a clarificar

melhor as responsabilidades dos proprietários dos vagões. O acordo assinado introduziu um novo artigo 27.º no contrato GCU sobre o princípio da responsabilidade em caso de danos causados por um vagão, a fim de obter um melhor equilíbrio e proporcionar maior clareza para todo o setor em caso de danos causados por um vagão. Introduz o conceito de «*presunção de culpa*», o que permite desencadear a responsabilidade do detentor por um defeito do veículo causado por uma violação da sua obrigação de manutenção. Esta alteração é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2017. Hoje em dia, a maioria dos detentores e das empresas ferroviárias que operam na União aplicam o GCU. Assim, a proposta suíça não é necessária porque os acordos alcançados pelas empresas do setor são suficientes para definir claramente as responsabilidades do detentor e das empresas ferroviárias em caso de danos causados por um veículo coberto por um contrato de venda. Não há indicações de que o acordo não consiga alcançar um equilíbrio adequado entre os interesses das diferentes partes. Além disso, a proposta não apresenta uma justificação sólida e suficiente para as alterações propostas.