

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

6034/18

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

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
Assunto:	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: COM(2018) 63 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

2018/0026 (NLE)

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União na 26.^a sessão da Comissão de Revisão da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF), sobre determinadas alterações à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) e aos seus apêndices.

A OTIF desenvolve regimes jurídicos uniformes para o transporte ferroviário internacional em três importantes domínios de atividade: interoperabilidade técnica, mercadorias perigosas e direito dos contratos ferroviários.

O Secretário-Geral da OTIF (SG) convocou a 26.^a sessão da Comissão de Revisão da COTIF99 em Berna, Suíça, para 27 de fevereiro a 1 de março de 2018.

Os documentos respeitantes à ordem de trabalhos podem ser consultados no sítio da OTIF no seguinte endereço: http://otif.org/en/?page_id=126

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF)

A COTIF é o texto jurídico fundador da OTIF. Rege o funcionamento da Organização, os seus objetivos e atribuições, as relações com os Estados membros e as suas atividades em geral. Há 46 países que são Estados Partes na COTIF, incluindo 26 Estados-Membros da UE, ou seja, todos com exceção de Chipre e Malta.

A COTIF divide-se em duas partes: a própria Convenção e sete apêndices que estabelecem uma legislação ferroviária uniforme, ou seja, os requisitos funcionais técnicos e os contratos-modelo para o transporte de passageiros e de mercadorias:

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 Ferroviário	APTU
Apêndice G	Admissão Técnica de Material Ferroviário Utilizado em Tráfego Internacional	ATMF

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

Em 16 de junho, o Conselho adotou a Decisão 2013/103/UE do Conselho 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 1999¹. 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 Revisão da OTIF

A Comissão de Revisão tem competência para tomar decisões de alteração da COTIF, das Regras Uniformes CIV, CIM, CUV e CUI, e das Regras Uniformes APTU e ATMF, em determinados casos. Em determinados casos previstos, a Comissão de Revisão pode ela própria aprovar alterações ou apresentar aos Estados membros alterações adotadas para serem aprovadas na Assembleia Geral.

A última sessão da Comissão de Revisão, a 25.^a, realizou-se em 25 e 26 de junho de 2014.

A União e/ou os seus Estados-Membros participam nesse processo, em conformidade com as disposições processuais no âmbito da OTIF, o Regulamento Interno da Comissão de Revisão e as disposições do Acordo relativo à Adesão da União Europeia à COTIF.

É alcançado o quórum na Comissão de Revisão sempre que a maioria dos Estados membros da OTIF com direito de voto esteja representada no momento da votação. Importa, no entanto, ter presente o artigo 13.º, n.º 3, da COTIF, segundo o qual os Estados membros da OTIF que tenham feito uma declaração de não aplicação de um ou vários apêndices não podem votar as alterações ao(s) apêndice(s) em causa. Com base no documento de reunião INF.2 da 26.^a sessão da Comissão de Revisão distribuído pelo Secretariado da OTIF em 19.1.2018, verificou-se que todos os 26 Estados-Membros da UE que são membros da COTIF aplicam todos os apêndices.

2.4. Competência da União e direitos de voto na Comissão de Revisão

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.»

No interesse da União Europeia e dos seus Estados-Membros, o direito de voto deve ser exercido pela União sobre todos os pontos sujeitos a votação e em que é proposta uma

¹ Decisão 2013/103/CE do Conselho, de 16 de junho de 2011, JO L 51 de 23.2.2013, p. 1.

posição da União. O mesmo se deve aplicar não só aos casos de competência exclusiva, mas também de competências partilhadas, quando o Acordo permitir a escolha entre a votação pelos Estados-Membros e pela União (artigo 6.º, n.º 2).

Tal significa que, na prática e no que se refere a questões da competência da União que são objeto de uma posição tomada pela União, e visto que o representante da União representa 26 votos, o quórum é automaticamente atingido e a posição da União prevalece. Os votos são contabilizados sem ter em conta a representação de cada um dos Estados-Membros na reunião.

2.5. Notificação ao Secretário-Geral da OTIF

O quadro seguinte resume o domínio de competência da União e a representação prevista dos direitos de voto:

Número do ponto da ordem de trabalhos	Competência da União	Representação dos direitos de voto
2 - Eleição do presidente e do vice-presidente	Partilhada	Estados-Membros
3 - Adoção da ordem de trabalhos	Partilhada e exclusiva	União
4 - Alteração do Regulamento Interno	Partilhada e exclusiva	União
5 - Revisão parcial da COTIF	Partilhada	União
6 - Revisão parcial das Regras Uniformes CIM (relatório)	Exclusiva	União (se houver votação)
7 - Revisão parcial das Regras Uniformes CUI	Partilhada	União
8 - Novo apêndice H	Exclusiva	União
9 - Revisão parcial das Regras Uniformes ATMF	Exclusiva	União
10 - Revisão parcial das Regras Uniformes APTU	Exclusiva	União
11 - Necessidade de harmonizar as condições de acesso (debate)	Partilhada	n/d
12 - Diversos (criação de um grupo de trabalho de peritos jurídicos)	Partilhada	Estados-Membros
13 - Revisão parcial das Regras Uniformes CUV	Partilhada	União

Nos termos do artigo 6.º, n.º 4, do Acordo UE-OTIF, a União, representada pela Comissão, deve informar a OTIF antes da reunião sobre os pontos da ordem de trabalhos da Comissão de Revisão da competência da União (exclusiva ou partilhada) sobre os quais exercerá os direitos de voto. A Comissão envia ao Secretário-Geral da OTIF uma carta para esse efeito.

3. POSIÇÃO A ADOTAR NA 26.ª SESSÃO DA COMISSÃO DE REVISÃO DA OTIF

A presente secção examina os pontos merecedores de mais explicações. O anexo à proposta de decisão aborda cada um dos pontos inscritos na ordem de trabalhos e expõe em particular a situação no que diz respeito à competência, bem como às posições a tomar.

3.1. PONTO 4 — Alteração do Regulamento Interno da Comissão de Revisão

Pertinência

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. As propostas de alteração do Regulamento Interno da Comissão de Revisão constam do anexo do documento LAW-17125-CR 26/4, que também visa resolver determinadas questões relacionadas com o regime linguístico e as modalidades de trabalho desta comissão (artigos 1.º, 3.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 15.º, 25.º e 26.º). Esses projetos de alterações respeitantes a questões processuais afiguram-se adequados, uma vez que visam melhorar a gestão administrativa da Comissão de Revisão.

Competência e exercício dos direitos de voto

As alterações propostas ao Regulamento Interno da Comissão de Revisão são uma matéria da competência da União, uma vez que se inscrevem no exercício pela União das suas competências no âmbito da OTIF. Algumas dessas alterações decorrem diretamente do facto de a União ter aderido à COTIF. Mesmo na medida em que a competência seja partilhada com os Estados-Membros, os direitos de voto devem, neste caso, ser exercidos pela União para garantir que os 26 votos são representados.

Expressão da Posição

Todos os projetos de alteração propostos pelo Secretariado da OTIF no âmbito deste ponto devem ser apoiados.

3.2. PONTO 5 — Revisão parcial da Convenção de base

Pertinência

A proposta tal como estabelecida no documento LAW-17126 CR 26/5 visa melhorar e facilitar o processo de revisão da COTIF, com vista a assegurar uma consistente e rápida introdução das alterações à Convenção 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 UE.

O documento apresentado pelo Secretariado da OTIF recorda os trabalhos e as consultas realizados nos últimos dois anos relativos ao quadro jurídico em vigor, as necessidades/possibilidades de alteração do processo de revisão da COTIF, as complexidades e os efeitos adversos do atual processo de revisão da COTIF, bem como o direito e as práticas internacionais em matéria de adoção de alterações a tratados no contexto de organizações internacionais.

O resultado deste processo foi uma recomendação principal de revisão do artigo 34.º da Convenção, no sentido de prever em princípio um prazo fixo de 36 meses para a entrada em vigor das alterações aos apêndices aprovadas pela Assembleia Geral. É de referir que o projeto de alteração também inclui uma cláusula de flexibilidade para prorrogar esse prazo em certos casos «*A Assembleia Geral pode decidir, pela maioria prevista no artigo 14.º, n.º 6, para a tomada de decisões, no que toca a propostas que visem alterar a Convenção, adiar a entrada em vigor das alterações.*»

A recomendação do Secretariado da OTIF reflete a opinião dominante no grupo de trabalho que se ocupou desta matéria; considerou-se que os membros da OTIF devem ser capazes de transpor as alterações adotadas, designadamente através de procedimentos parlamentares, num prazo de três anos — que corresponde igualmente à periodicidade das reuniões da

Assembleia Geral. A proposta parece equilibrada, flexível, proporcionada e necessária para apoiar o funcionamento eficiente e o desenvolvimento da OTIF.

Competência e exercício dos direitos de voto

A proposta de revisão parcial da COTIF é relevante para o exercício pela União das suas competências no âmbito da OTIF. É da competência da União. Mesmo na medida em que a competência seja partilhada com os Estados-Membros, os direitos de voto devem, neste caso, ser exercidos pela União para garantir que os 26 votos são representados.

Expressão da Posição

A proposta de alteração do artigo 34.º da COTIF deve ser apoiada.

3.3. PONTO 6 — Revisão parcial do apêndice B (Regras Uniformes CIM) — Relatório do Secretário-Geral da OTIF

Pertinência

O relatório informa a Comissão de Revisão dos progressos realizados na preparação de uma revisão das Regras Uniformes CIM, com especial atenção para as disposições a implementar no que diz respeito à declaração de expedição eletrónica. O grupo de trabalho Regras Uniformes CIM reconheceu que o princípio da equivalência funcional² entre o registo de dados e o formulário em papel é uma condição prévia (atual artigo 6.º, n.º 9, das Regras Uniformes CIM), para todas as funções que a declaração de expedição em papel cumpre atualmente. No entanto, este princípio tem sido aplicado de forma diferente e originado, por vezes, diferenças entre as legislações nacionais. Além disso, não resolveu todas as questões, nomeadamente no que diz respeito à assinatura eletrónica.

O Secretário-Geral informa a 26.ª sessão da Comissão de Revisão sobre os principais desenvolvimentos recentes dos últimos dois anos, designadamente: o relatório CIT sobre a digitalização dos documentos de transporte ferroviário e as conclusões do relatório, o atual trabalho do Fórum de Transporte e Logística Digital (DTLF), a evolução registada no setor aduaneiro e o impacto potencial na declaração de expedição CIM como documento de trânsito.

O relatório chama a atenção para a necessidade de se encontrar uma solução para um trânsito ferroviário digital simples que tenha uma interface eficiente com os documentos de transporte. Segundo o Secretariado da OTIF, tal exige a definição das interfaces a desenvolver com as soluções digitais do setor.

Para o efeito, o Secretário-Geral pretende incluir as duas seguintes questões prioritárias no programa de trabalho do grupo de trabalho de peritos jurídicos que poderá vir a ser criado em 2018:

- Avaliação das interfaces entre as alfândegas e os regulamentos relativos aos transportes, de modo a assegurar a eficiência do tráfego ferroviário internacional, especialmente no domínio do transporte de mercadorias;

² O princípio da equivalência funcional define os critérios segundo os quais as comunicações eletrónicas podem ser consideradas equivalentes às comunicações em suporte de papel. Em especial, estabelece os requisitos específicos que as comunicações eletrónicas têm de satisfazer para cumprir os mesmos objetivos e funções a que se referem determinadas formulações relativas ao suporte de papel tradicional (por exemplo, «por escrito», «original», «assinado» e «registo»).

- Avaliação da digitalização dos transportes internacionais, nomeadamente os documentos de transporte.

Competência, expressão da posição e possível exercício dos direitos de voto

Como mencionado na secção anterior, a digitalização de documentos de transporte ferroviário afeta certas áreas da legislação da UE, em especial a legislação aduaneira. Por conseguinte, a competência da União é exclusiva neste domínio. Neste caso, a União deve expressar a sua posição e, a ser organizada uma votação, deve exercer o direito de voto.

Expressão da Posição

Propõe-se a seguinte posição: tomar nota do relatório, 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, 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.

3.4. PONTO 7 — Revisão parcial das Regras Uniformes CUI (apêndice E)

Pertinência

Este ponto trata das Regras Uniformes relativas ao Contrato de Utilização da Infraestrutura (Regras Uniformes CUI).

As alterações propostas dizem respeito ao artigo 1.º (Âmbito de aplicação), artigo 3.º (Definições), artigo 8.º (Responsabilidade do gestor), artigo 9.º (Responsabilidade do transportador), bem como alterações de redação nos artigos 3.º, 5.º, 5.º-A, 7.º e 10.º das Regras Uniformes CUI. Propõe-se igualmente adaptar o Relatório Explicativo para refletir as alterações a adotar nas Regras Uniformes CUI.

A principal alteração substancial visa clarificar o âmbito de aplicação das Regras Uniformes CUI, introduzindo no artigo 3.º uma definição de «*tráfego ferroviário internacional*» para designar um «*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 simultaneamente a ligação com as Regras Uniformes CIV e CIM.

O objetivo é assegurar que as Regras Uniformes CUI sejam mais sistematicamente aplicadas para a sua finalidade pretendida, isto é, no tráfego ferroviário internacional. Com efeito, a atual definição do âmbito de aplicação tem origem no início das Regras Uniformes CUI na década de 1990, quando a União Europeia introduziu o conceito de separação entre a exploração da infraestrutura ferroviária e a prestação de serviços ferroviários. Nessa altura, a OTIF salientou que as duas áreas a regulamentar estavam interligadas e que era particularmente importante estabelecer um regime jurídico uniforme (direito contratual privado) para o direito de recurso entre as transportadoras/empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura ao abrigo da COTIF. Neste contexto, parecia lógico na altura relacionar o âmbito de aplicação do novo apêndice E, que rege os contratos de utilização da infraestrutura, com o desempenho dos serviços de transportes, em conformidade com os contratos de transporte CIV e CIM. Em consequência, as Regras Uniformes CUI aplicam-se «*a qualquer contrato de utilização da infraestrutura ferroviária para efeitos de transporte internacional na aceção das Regras Uniformes CIV e das Regras Uniformes CIM*» (artigo 1.º das Regras Uniformes CUI).

Considerava-se, em geral, que a relação entre a empresa ferroviária e os seus clientes determinava a lei aplicável entre a empresa ferroviária e o gestor de infraestrutura (legislação nacional para o contrato de transporte nacional; Regras Uniformes CUI para o contrato de transporte internacional). Era essencial examinar, para que as Regras Uniformes CUI fossem aplicáveis, se bastava que o comboio transportasse um passageiro com um título de transporte CIV ou uma declaração de expedição CIM, independentemente de a linha ferroviária incluir uma ou várias etapas exclusivamente de tráfego nacional — salientando-se também o facto de os princípios de responsabilidade CUI serem mais rígidos do que alguns dos princípios nacionais e de, nos termos do direito da União, a capacidade da infraestrutura ser atribuída a nível nacional.

O problema decorre do facto de que: 1) para executar um único contrato de transporte, o transportador não tem necessariamente de celebrar um contrato único de utilização da infraestrutura ferroviária; 2) é difícil estabelecer uma distinção clara entre a utilização da infraestrutura ferroviária para o transporte nacional e para o transporte internacional, nomeadamente nos casos em que a linha ferroviária inclui uma etapa entre dois Estados-Membros, em combinação com uma ou várias etapas estritamente nacionais.

O Secretariado da OTIF criou, em 2014, um grupo de trabalho específico com representantes dos Estados membros da COTIF, a Comissão Europeia e as partes interessadas do setor.

O projeto de alteração tal como proposto à Comissão de Revisão corresponde ao texto de compromisso resultante dos trabalhos do grupo *ad hoc*, que se reuniu quatro vezes: 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 o 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.

Em resposta à proposta do Secretariado da OTIF, o Comité Internacional dos Transportes Ferroviários (CIT) apresentou o documento LAW-17155-CR 26/7.1 Add. 1, chamando a atenção para várias preocupações já debatidas no supramencionado grupo de trabalho durante anteriores sessões. Em substância, o CIT defende que, tratando-se de um recurso do transportador contra o gestor de infraestrutura, a etapa nacional imediatamente anterior ou posterior ao tráfego internacional não deve ser excluída, mas efetivamente abrangida pelas Regras Uniformes CUI. O CIT propõe uma alteração ao projeto de texto sugerido pelo Secretariado no artigo 3.º, do seguinte modo (os elementos a suprimir estão riscados; os elementos novos estão sublinhados): «*aa) “Tráfego ferroviário internacional” designa o tráfego que exija a utilização de uma linha ferroviária internacional, ~~ou~~ com várias linhas ferroviárias nacionais sucessivas, situadas pelo menos em dois Estados-Membros e coordenadas pelos gestores de infraestrutura em causa; ou de uma linha ferroviária para efeitos de transporte ferroviário internacional na aceção das Regras Uniformes CIV e das Regras Uniformes CIM.*»

O objetivo declarado da proposta do CIT é proporcionar uma ampla aplicação das Regras Uniformes CUI, de modo a abranger igualmente as linhas ferroviárias nacionais quando combinadas com uma linha ferroviária internacional. Argumenta-se que «*o facto de o direito de recurso das empresas ferroviárias contra o gestor de infraestrutura se inscrever diretamente no direito nacional levanta problemas de transparência e segurança jurídica, uma vez que o direito nacional geral (dos contratos) difere consoante os países, especialmente no que diz respeito à repartição do ónus da prova ou à questão da reparação dos danos ou perdas de bens.*»

A Comissão considera que esta proposta não melhora o projeto de alteração proposto pelo Secretariado da OTIF e não respeita o princípio básico segundo o qual as Regras Uniformes CUI não foram concebidas para serem aplicadas às linhas ferroviárias nacionais, às quais, em princípio, se deve aplicar a legislação nacional.

No que respeita ao projeto de alteração do artigo 8.º proposto pelo Secretariado da OTIF (Responsabilidade do gestor), a Comissão assinala que se trata 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.

Questões processuais

Tal como analisado pelo Secretariado da OTIF no documento LAW-17126 CR 26/7.2, a Comissão de Revisão pode não ser competente para tomar uma decisão sobre todas as propostas de alterações, que podem, no seu todo ou em parte, ser da competência da Assembleia Geral. O Secretariado sugere que a Comissão de Revisão adote as propostas de alteração e que todas as alterações às Regras Uniformes CUI sejam subordinadas à decisão da Assembleia Geral.

Competência e exercício dos direitos de voto

As Regras Uniformes do apêndice E dizem respeito ao direito contratual privado em matéria de utilização da infraestrutura pelo tráfego internacional ferroviário. As alterações propostas não parecem afetar ou alterar o âmbito de aplicação das regras da União existentes. Por conseguinte, a União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros nesta matéria. Uma vez que a União dispõe de um número de votos igual ao dos Estados-Membros que são Partes contratantes na COTIF, a fim de garantir que os 26 votos são representados na votação, propõe-se que a União exerça os seus direitos de voto em nome dos Estados-Membros.

Expressão da Posição

As propostas de alterações do Secretariado-Geral devem ser apoiadas, isto é, relativamente aos artigos 1.º, n.º 1 e n.º 2, 3.º, (nova alínea aa) e 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.

O Secretário-Geral da OTIF deve ser convidado a apresentar todas as alterações às Regras Uniformes CUI à Assembleia Geral para decisão.

3.5. PONTO 8 — Novo apêndice H sobre a exploração segura dos comboios em tráfego internacional

Pertinência

Na Assembleia Geral de 2015, o Secretário-Geral da OTIF propôs criar uma base jurídica no âmbito da COTIF para apoiar a interoperabilidade fora das fronteiras da União Europeia. O projeto de novo apêndice H estabelece disposições para regulamentar a exploração segura dos comboios em tráfego internacional. O conceito consiste na emissão pelas autoridades estatais de certificados de segurança às empresas ferroviárias, com base em critérios harmonizados, comprovativos de que essas empresas de transporte ferroviário são capazes de explorar em condições de segurança os comboios do Estado em causa. Este projeto de texto inspira-se diretamente no acervo da União e representa mais um passo no sentido da aplicação de disposições comuns relativas aos requisitos que devem preencher as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas, para garantir a exploração segura dos comboios dentro e fora da

União. Se algumas das observações forem tidas em conta, o projeto de texto do novo apêndice H da COTIF ficará plenamente em consonância com as disposições da nova Diretiva (UE) 2016/798 relativa à segurança ferroviária e o respetivo direito derivado.

Competência e exercício dos direitos de voto

A União adotou vários instrumentos legais na área da interoperabilidade e segurança, incluindo no âmbito do 4.º pacote ferroviário adotado em 2016. A proposta de adoção de um novo apêndice H da COTIF afeta o domínio abrangido pela Diretiva (UE) 2016/798 relativa à segurança ferroviária (reformulação). Assim, a competência da União é exclusiva por natureza, e a União deve, por conseguinte, exercer os direitos de voto.

Expressão da Posição

No que diz respeito ao projeto de texto do novo apêndice H (documento LAW-17131-CR26/8.1), a União deve votar a favor do texto proposto, desde que se verifiquem as seguintes condições (os elementos a suprimir estão riscados; os elementos novos estão sublinhados):

- Artigo 2.º, alínea b): substituir «Autoridade de Certificação» por «Autoridade de Certificação da Segurança». A substituição deverá ser introduzida 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*».

Esta proposta destina-se a assegurar a coerência com a terminologia do acervo da UE, bem como dentro do próprio apêndice H (o artigo 5.º refere-se à «*certificação da segurança*»). Esta melhoria é recomendada (mas não obrigatória) para o voto a favor.

- 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 incorporados na mesma organização.*»

Esta proposta destina-se a clarificar que ambas as soluções institucionais são autorizadas e a evitar que os Estados-Membros cuja Autoridade Nacional de Segurança desempenhe as duas funções sejam obrigados a criar duas entidades distintas.

- 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.*»

Esta proposta destina-se a clarificar que ambas as soluções institucionais são autorizadas e a evitar que os Estados-Membros cuja Autoridade Nacional de Segurança desempenhe as duas funções sejam obrigados a criar duas entidades distintas.

- Artigo 8.º, 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-SMS) 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-SGR. 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.

- 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 ao controlo é obrigatória para os gestores de infraestrutura na UE e seria benéfica fora da União. A aplicação do MCS ao controlo 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.

- 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»*.
- Artigo 7.º, n.º 4, melhoria de redação (versão alemã): *«Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~in Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.»*

No que respeita às alterações propostas aos artigos 2.º, 6.º, 20.º, 33.º e 35.º da COTIF (documento LAW-17131-CR26/8.2), que são, de facto, necessárias para efeitos da inclusão do novo apêndice H na COTIF, a União deve votar a favor do texto proposto e decidir solicitar ao Secretário-Geral que as apresente à Assembleia Geral para decisão.

3.6. PONTO 9 — Revisão parcial das Regras Uniformes ATMF (apêndice G)

Pertinência

É importante para o tráfego internacional ferroviário que as disposições aplicáveis ao abrigo da legislação da União e da COTIF sejam harmonizadas. 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 as disposições pertinentes da Diretiva 2009/49/CE relativa à segurança ferroviária. Com a adoção do quarto pacote ferroviário, a União alterou várias disposições deste acervo e informou a Comissão de Peritos Técnicos (CPT) da OTIF e o seu grupo de trabalho permanente sobre estas alterações. Com base numa análise da Comissão, o Secretariado da OTIF e o grupo de trabalho prepararam alterações às Regras Uniformes ATMF para continuar a garantir a sua harmonização com o direito da União.

As alterações respeitantes aos artigos 2.º, 3.º, alínea a), 5.º, 6.º, 7.º, 10, 10.º, alínea b), 11.º e 13.º das Regras Uniformes ATMF 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 das ATMF não é objeto das alterações propostas.

Competência e exercício dos direitos de voto

A União adotou vários instrumentos legais na área da interoperabilidade e segurança, incluindo no âmbito do quarto pacote ferroviário adotado em 2016. No caso vertente, o projeto de texto altera as Regras Uniformes ATMF, que abrangem as autorizações de veículos. Estas disposições são cobertas pela Diretiva (UE) 2016/797 relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação). A questão é, assim, abrangida pelo âmbito de competência (exclusiva) da União e a União deve, portanto, exercer os seus direitos de voto.

Expressão da Posição

O projeto de alterações, tal como estabelecido no documento LAW-17133-CR26/9, baseia-se numa proposta da União e, desde que as observações que se seguem sejam tidas em conta, pode ser perfeitamente compatível com as disposições conexas da nova Diretiva (UE) 2016/797 relativa à interoperabilidade e respetiva legislação secundária.

A União deve apoiar o projeto de alterações, desde que se verifiquem as seguintes condições: (os elementos a suprimir estão riscados; os elementos novos estão sublinhados):

- O texto do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«Os veículos devem cumprir as UTP 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.»

A segurança jurídica é fundamental para a indústria da UE. O objetivo da proposta é melhorar a certeza jurídica, nomeadamente introduzindo a noção (da UE) de compromisso preliminar, um processo voluntário durante o qual, com base nas informações prestadas pelo requerente, a entidade emissora formula um parecer, incluindo a determinação da versão da ETI e das regras nacionais que devem ser aplicadas para o subsequente pedido de autorização (sem prejuízo de alterações nos

requisitos legais que invalidem o parecer). A proposta visa dar à CPT o mandato para ponderar a inclusão de tais disposições na COTIF.

- 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.*» Esta definição é coerente com a definição apresentada no artigo 2.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2016/797 relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário. 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 em seguida «*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), das 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.*»

Este artigo é necessário para definir a forma como a CPT pode cumprir o mandato que lhe é conferido na frase adicional proposta para o artigo 7.º, n.º 1, alínea a). É igual ao artigo 8.º do novo apêndice H.

3.7. PONTO 10 — Revisão parcial das Regras Uniformes APTU (apêndice F)

Pertinência

É importante para o tráfego internacional ferroviário que as disposições aplicáveis ao abrigo da legislação da União e da COTIF sejam harmonizadas. 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 à sua equivalência com as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI) da União Europeia. Com a adoção do quarto pacote ferroviário e, em particular a reformulação da Diretiva (UE) 2016/797 sobre a interoperabilidade, a União alterou várias disposições deste acervo e informou a Comissão de Peritos Técnicos (CPT) da OTIF e o seu grupo de trabalho permanente sobre estas alterações. Com base numa análise da Comissão Europeia, o Secretariado da OTIF e o grupo de trabalho preparou 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 das APTU não é objeto das alterações propostas.

Competência e exercício dos direitos de voto

A União adotou vários instrumentos legais na área da interoperabilidade e segurança, incluindo no âmbito do quarto pacote ferroviário adotado em 2016. No caso vertente, o projeto de texto altera as Regras Uniformes APTU que abrangem as especificações técnicas para os veículos ferroviários. Estas disposições são cobertas pela Diretiva (UE) 2016/797 relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação). A questão é, assim, abrangida pelo âmbito de competência exclusiva da União e a União deve, portanto, exercer os seus direitos de voto.

Expressão da Posição

O projeto de alterações, tal como estabelecido no documento LAW-17133-CR26/10, baseia-se numa proposta da União e é perfeitamente compatível com as disposições da nova Diretiva (UE) 2016/797 relativa à interoperabilidade e respetiva legislação secundária.

A União deve apoiar as alterações ao artigo 8.º do apêndice F da COTIF e a aprovação das alterações ao relatório explicativo pertinente.

3.8. PONTO 13 — Revisão parcial das Regras Uniformes CUV (apresentação pela Suíça)

Pertinência

Em 13 de novembro de 2017, a Suíça apresentou o documento LAW-17144-CR 26/13 com uma proposta de alteração do artigo 7.º, n.º 1, das Regras Uniformes CUV, relativa 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.

Em 18 de dezembro de 2017, o Secretariado da OTIF publicou um parecer jurídico externo sobre a proposta suíça (documento LAW-17156-CR26/13 Add.1). Em 19 de janeiro de 2018, o Secretariado da OTIF publicou igualmente o documento LAW-18001-CR26/13 Add.2 sobre a revisão das propostas de alteração do artigo 7.º das Regras Uniformes CUV. Este último documento recapitula a anterior discussão sobre esta questão no âmbito do grupo de trabalho

competente da OTIF e recorda que não pôde ser aceite nenhuma proposta para decisão na última reunião da Assembleia Geral, em setembro de 2015.

A proposta da Suíça é submetida à Comissão de Revisão para apreciação e eventual apresentação à próxima reunião da Assembleia Geral para decisão. Esta proposta acrescenta uma nova condição para fornecer a prova da responsabilidade do detentor por danos causados por um defeito do veículo. De facto, 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.

Importa observar que o atual artigo 7.º, n.º 2, do CUV especifica que «*As Partes no contrato podem convencionar disposições que derroguem o n.º 1*».

Nesta 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)³ 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. Nomeadamente, 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.

O artigo 27.º do contrato GCU tem atualmente a seguinte redação: «*Artigo 27.º: Princípio da responsabilidade*

27.1 O detentor ou um utilizador anterior objeto do presente contrato será responsável pelos danos causados pelo vagão, quando se demonstrar a sua culpa. O detentor deve ser considerado culpado se não tiver cumprido corretamente as suas funções tal como estas resultam do artigo 7.º, salvo se esta violação do direito não causou ou contribuiu para o dano.

27.2 A parte responsável garante a empresa ferroviária utilizadora contra quaisquer direitos de terceiros se a falta não for imputável à empresa ferroviária utilizadora.

27.3 Se a empresa ferroviária utilizadora for parcialmente responsável, a compensação deve ser suportada por cada um na proporção da respetiva responsabilidade.

27.4 Quando um terceiro for responsável ou corresponsável pelo dano, as partes no contrato devem reclamar primeiramente uma indemnização a este terceiro. Em particular, cabe ao signatário do contrato com o terceiro exigir com carácter prioritário junto desse terceiro o direito a ser ressarcido.

³ O contrato geral de utilização de vagões (GCU) é um quadro contratual multilateral baseado no, e complementar do, apêndice D (CUV) da COTIF, para a utilização de vagões; abrange todos os direitos e obrigações mútuos entre as empresas ferroviárias e os detentores de vagões no que se refere à sua utilização e evita a necessidade de as partes do contrato terem de negociar numerosos acordos bilaterais, assegurando assim a interoperabilidade dos vagões num mercado ferroviário europeu liberalizado; pode ser complementado com flexibilidade por outras disposições contratuais, se necessário; não inclui as condições comerciais.

27.5 Mediante pedido, o detentor deve produzir a prova do seu seguro de responsabilidade civil em conformidade com as legislações aplicáveis.»

Hoje em dia, a maioria dos detentores e das empresas ferroviárias que operam na União aplicam o GCU em conformidade com o n.º 2 do atual artigo 7.º do CUV. 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 suíça não apresenta uma justificação sólida e suficiente para as alterações propostas.

Competência e exercício dos direitos de voto

As Regras Uniformes do apêndice D dizem respeito ao direito contratual em matéria de utilização de veículos no tráfego internacional ferroviário. As alterações propostas, que tratam de responsabilidade civil por perdas ou danos causados por um veículo, não afetam nem alteram o âmbito de aplicação das regras da União existentes. Por conseguinte, a União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros nesta matéria.

Uma vez que a União dispõe de um número de votos igual ao dos Estados-Membros que são Partes contratantes na COTIF, a fim de garantir que os 26 votos são representados na votação, propõe-se que a União exerça os seus direitos de voto em nome dos Estados-Membros.

Expressão da Posição

A União deve opor-se à proposta de alteração do artigo 7.º das Regras Uniformes CUV apresentada pela Suíça.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE prevê a adoção de 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».

A noção de «atos que produzem efeitos jurídicos» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam o organismo em questão. Esta noção 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»⁴.

A Comissão de Revisão da OTIF é um organismo criado por um acordo, a saber a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF).

Os atos que a Comissão de Revisão da OTIF é chamada a adotar produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE no domínio do transporte ferroviário.

Os atos previstos não completam nem alteram o quadro institucional do acordo.

⁴ Processo C-399/12, Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:UE:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

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

4.2. Base jurídica substantiva

A base jurídica material 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. O ato previsto diz respeito ao transporte ferroviário.

A base jurídica material da decisão proposta é, pois, 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.

5. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO

Uma vez que o ato da Comissão de Revisão da OTIF vai alterar a COTIF e alguns dos seus apêndices, é conveniente publicá-lo no *Jornal Oficial da União Europeia* após a sua adoção.

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

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 Ferroviários Internacionais, de 9 de maio de 1980, com a redação dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («COTIF»), em conformidade com a Decisão 2013/103/UE do Conselho⁵.
- (2) Todos os Estados-Membros, com exceção de Chipre e de Malta, aplicam a COTIF.
- (3) A Comissão de Revisão criada nos termos do artigo 13.º, n.º 1, alínea c), da COTIF, na sua 26.^a sessão, agendada de 27 de fevereiro a 1 de março de 2018, deverá pronunciar-se sobre determinadas alterações à COTIF e a alguns dos seus apêndices, designadamente os apêndices E (Regras Uniformes Relativas ao Contrato de Utilização da Infraestrutura em Tráfego Internacional Ferroviário — CUI), F (Regras Uniformes Relativas à Validação das Normas Técnicas e à Adoção de Prescrições Técnicas Uniformes Aplicáveis ao Material Ferroviário Destinado à Utilização em Tráfego Internacional Ferroviário — APTU) e G (Regras Uniformes Relativas à Admissão Técnica de Material Ferroviário Utilizado em Tráfego Internacional — ATMF).
- (4) Na referida sessão, a Comissão de Revisão deverá ainda decidir sobre a adoção de um novo apêndice H relativo à exploração segura dos comboios em tráfego internacional.
- (5) As alterações ao Regulamento Interno da Comissão de Revisão da OTIF visam atualizar certas disposições em consequência da adesão da União à COTIF em 2011, especialmente no que diz respeito às disposições que regulam o direito de voto da organização regional e que estabelecem o quórum.

⁵ 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). O texto do Acordo entre a União Europeia e a Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) sobre a adesão da União Europeia à COTIF («Acordo») figura em anexo à decisão do Conselho.

- (6) As alterações à COTIF visam melhorar e facilitar o processo de revisão da Convenção para uma consistente e rápida introdução das alterações a esta convenção e 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 UE.
- (7) As alterações ao apêndice E (CUI) têm por objetivo clarificar o âmbito de aplicação das Regras Uniformes CUI, a fim de garantir que estas regras sejam mais sistematicamente aplicadas para a finalidade pretendida, isto é, no tráfego ferroviário internacional, como nas linhas ferroviárias de transporte de mercadorias ou em comboios internacionais de transporte de passageiros.
- (8) As alterações dos apêndices F (APTU) e G (ATMF) visam a harmonização entre as regras da OTIF e as regras da União, em especial após a adoção do quarto pacote ferroviário pela União em 2016.
- (9) O novo anexo H destina-se a melhorar a interoperabilidade fora da União Europeia, baseada no conceito de critérios harmonizados para a emissão pelas autoridades públicas de certificados de segurança às empresas ferroviárias como prova de que estas empresas são capazes de explorar comboios em segurança no Estado em causa.
- (10) As alterações propostas são, na sua maior parte, consentâneas com o direito e os objetivos estratégicos da União, pelo que a União deve conceder-lhes o seu acordo. Algumas carecem de uma discussão mais aprofundada ao nível da União, pelo que deverão ser rejeitadas na 26.ª sessão da Comissão de Revisão,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a adotar em nome da União na 26.ª sessão da Comissão de Revisão criada pela Convenção relativa aos Transportes Ferroviários Internacionais, de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena de 3 de junho de 1999, encontra-se estabelecida no anexo da presente decisão.
2. As alterações menores a documentos mencionados no anexo da presente decisão podem ser aceites pelos representantes da União na Comissão de Revisão, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 2.º

Depois de adotada, a decisão da Comissão de Revisão da OTIF é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*