COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Proposta de

# 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

# EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

## 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

### • Razões e objetivos da proposta

O Tratado entre a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativo à construção e 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 da ligação fixa do canal da Mancha.

Até ao termo do período de transição previsto no Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica[1], a Comissão Intergovernamental é a autoridade nacional de segurança, na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho[2], competente para a ligação fixa do canal da Mancha.

Em conformidade com o artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva (UE) 2016/798, a autoridade nacional de segurança pode ser um organismo encarregado por vários Estados-Membros das tarefas relativas à segurança ferroviária. No entanto, após o termo do referido período de transição, a Comissão Intergovernamental será um organismo estabelecido por um Estado-Membro e um país terceiro. A Diretiva (UE) 2016/798 não prevê a possibilidade de uma autoridade nacional de segurança ser um organismo designado por um Estado-Membro e um país terceiro. Por conseguinte, salvo disposição em contrário, após o termo do período de transição, o direito da União deixará de ser aplicável à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob a jurisdição do Reino Unido.

A fim de garantir um funcionamento seguro e eficiente da ligação fixa do canal da Mancha, é necessário dispor de uma autoridade de segurança única responsável pela totalidade desta infraestrutura, que deverá continuar a ser a Comissão Intergovernamental. Para o efeito, é necessário alterar a Diretiva (UE) 2016/798.

Numa iniciativa paralela e conexa, a Comissão propõe igualmente a adoção de uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que habilite a França a negociar e a celebrar, em determinadas condições, um acordo internacional nos termos do qual a Comissão Intergovernamental continuará a ser a única autoridade nacional de segurança da ligação fixa do canal da Mancha[3]. Tal acordo irá assegurar a conformidade da Comissão Intergovernamental com as disposições do direito da União aplicáveis às autoridades nacionais de segurança, nomeadamente a Diretiva (UE) 2016/798, a Diretiva (UE) 2016/797[4] e o Regulamento (UE) 2016/796[5], no âmbito da ligação fixa do canal da Mancha. Esse acordo prevê que, em caso de emergência, a autoridade nacional de segurança francesa possa assumir temporariamente a competência relativamente à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob

---

1 JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

2 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.

3 COM(2020)622.

4 Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia, JO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

5 Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004, JO L 138 de 26.5.2016, p. 1.

jurisdição francesa. Além disso, prevê que, na eventualidade de um litígio submetido ao tribunal arbitral instituído pelo Tratado de Cantuária suscitar uma questão de interpretação do direito da União, esse órgão jurisdicional submeta a questão ao Tribunal de Justiça da União Europeia. Por último, ao abrigo da decisão de habilitação, a Comissão autorizará a França a celebrar o acordo, após ter verificado que preenche as condições estabelecidas na decisão de habilitação.

Tendo em conta esta proposta da Comissão de uma decisão de habilitação de poderes destinada à França, a presente proposta visa alterar o artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva (UE) 2016/798, onde se define a noção de «autoridade nacional de segurança», tanto para efeitos de segurança ferroviária ao abrigo dessa diretiva como de interoperabilidade ferroviária ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797. O objetivo é permitir que um organismo capacitado por um Estado-Membro e um país terceiro com funções de segurança e interoperabilidade ferroviárias com base num acordo internacional celebrado ou autorizado pela UE possa ser considerado como uma autoridade nacional de segurança nos termos do direito da União.

Além disso, a presente proposta prevê que, sempre que necessário por razões de segurança ferroviária, o Estado-Membro em causa aplique sem demora o direito conferido pelo acordo celebrado com o país terceiro em causa, segundo o qual a autoridade nacional de segurança tem o direito de assumir a competência exclusiva para a parte da infraestrutura ferroviária situada nesse Estado-Membro. A proposta prevê igualmente que o Tribunal de Justiça da União Europeia seja competente para se pronunciar, a pedido de um tribunal arbitral instituído por um acordo internacional como o que a França deve ter competência para negociar e celebrar com o Reino Unido.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta é uma alteração com um âmbito de aplicação muito limitado da Diretiva (UE) 2016/798, que resolveria algumas das consequências decorrentes do facto de essa diretiva deixar de ser aplicável ao Reino Unido. As condições propostas limitam-se ao estritamente necessário para garantir a segurança e eficiência das operações transfronteiras e complementam as disposições existentes. A presente proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor.

- **Coerência com as outras políticas da União**

A proposta diz respeito à segurança e à interoperabilidade ferroviárias, e altera a Diretiva (UE) 2016/798 para tratar especificamente da situação da ligação fixa do canal da Mancha após a saída do Reino Unido da União.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Como a proposta pretende uma alteração da Diretiva (UE) 2016/798 que é necessária para os fins anteriormente descritos, o seu objetivo só pode ser alcançado através de um ato ao nível da União.

- **Proporcionalidade**

A proposta de regulamento é considerada proporcionada, uma vez que permite assegurar um funcionamento seguro e eficiente da ligação fixa do canal da Mancha e evitar perturbações graças a uma alteração jurídica limitada e necessária. A proposta não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

- **Escolha do instrumento**

A presente proposta inclui um conjunto limitado de disposições a fim de abordar uma situação muito específica e nenhuma delas requer uma transposição para a legislação nacional. Tendo isto em consideração, um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho parece ser a única forma adequada de ato jurídico.

## 3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

Não aplicável, uma vez que a proposta é uma alteração da legislação em vigor e tem um âmbito de aplicação muito limitado.

- **Consulta das partes interessadas**

O âmbito de aplicação muito limitado da alteração da Diretiva (UE) 2016/798 não requer uma consulta pública sobre a proposta.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Esta proposta foi sujeita a uma análise jurídica e técnica a nível interno, a fim de garantir que a medida proposta alcança o objetivo pretendido sem exceder simultaneamente as alterações estritamente necessárias.

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, uma vez que não existem opções políticas materialmente diferentes disponíveis, à exceção da que é proposta.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Não aplicável.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na aplicação nem na proteção dos direitos fundamentais.

## 4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

## 5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e modalidades de acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não aplicável.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A proposta é composta por dois elementos:

(1) Mediante a inserção de um novo travessão no artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva (UE) 2016/798, um organismo designado por um Estado-Membro e um país terceiro com funções de segurança ferroviária com base num acordo internacional celebrado ou autorizado pela União pode ser considerado como uma autoridade nacional de segurança nos termos do direito da União.

(2) Ao abrigo de um novo n.º 4 aditado ao artigo 16.º da Diretiva (UE) 2016/798, serão estabelecidas regras específicas para a aplicação das regras de segurança e interoperabilidade ferroviárias da União sempre que a autoridade responsável pela segurança por uma única obra de arte for estabelecida por um Estado-Membro e um país terceiro ao abrigo de um acordo internacional celebrado ou autorizado pela União. Em especial, esta disposição prevê que o Estado-Membro em causa deve tomar todas as medidas necessárias para assegurar que o direito da União é aplicado de forma sistemática. Além disso, prevê que o Tribunal de Justiça Europeu é competente para decidir, a título prejudicial, sobre questões de interpretação do direito da União, quando estas são suscitadas em litígios entre o Estado-Membro e o país terceiro em causa nos domínios da segurança e da interoperabilidade ferroviárias.

2020/0161 (COD)

Proposta de

# 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

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 Europeu[6],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[7],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 16.º da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho[8] exige que os Estados-Membros estabeleçam que as autoridades nacionais de segurança sejam incumbidas das tarefas especificadas em matéria de segurança ferroviária. Em conformidade com o artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva (UE) 2016/798, uma autoridade nacional de segurança pode não ser exclusivamente uma autoridade instituída unilateralmente pelo Estado-Membro em causa, mas, 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.

(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 Atómica[9] («período de transição»), a Comissão Intergovernamental é a autoridade nacional de segurança, na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva (UE) 2016/798, responsável pela ligação fixa do canal da Mancha.

(4) Após o termo do período de transição, a Comissão Intergovernamental será um organismo instituído por um Estado-Membro e um país terceiro. Salvo disposição em contrário, deixaria de ser uma autoridade nacional de segurança ao abrigo do direito da União

---

6 JO C , , p. .

7 JO C , , p. .

8 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.

9 JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

e o direito da União deixaria 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, seria conveniente que a Comissão Intergovernamental continuasse a ser a única autoridade responsável pela segurança da totalidade desta infraestrutura.

(6) Para esse efeito, a Decisão XXX/XX autoriza a França a negociar, assinar e celebrar, sob determinadas condições, um acordo nos termos do qual a Comissão Intergovernamental estabelecida através do Tratado de Cantuária continuará a ser, enquanto autoridade responsável pela segurança, competente para a aplicação do direito da União no que respeita à ligação fixa do canal da Mancha.

(7) É necessário adaptar a Diretiva (UE) 2016/798 para ter em conta esta situação específica.

(8) Para o efeito, devem ser estabelecidas regras específicas relativas às autoridades competentes, 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 competente conjunta ou, se esta não existir, pela sua própria autoridade competente. 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 deve ser capacitado para pronunciar decisões prejudiciais sobre tais questões.

(9) O presente regulamento deve ser adotado com caráter de urgência, a fim de assegurar que as disposições necessárias são adotadas no termo do período de transição. Por conseguinte, considerou-se adequado prever uma exceção ao prazo de oito semanas referido no artigo 4.º do Protocolo n.º 1 relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União Europeia, anexo ao Tratado da União Europeia, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.

(10) 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*

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

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

«7. «Autoridade nacional de segurança»:

– o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária, em conformidade com a presente diretiva,

– qualquer organismo responsável por essas tarefas, designado por vários Estados-Membros, a fim de assegurar um regime de segurança unificado, ou

– qualquer organismo designado por um Estado-Membro e um país terceiro, incumbido dessas tarefas, 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 um Estado-Membro tenha celebrado esse acordo em conformidade com uma autorização concedida para esse efeito pela União.»

(b) Ao artigo 16.º, é aditado o seguinte número:

«4. Sempre que um único elemento das obras de arte se encontra 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, terceiro travessão, e mediante acordo internacional celebrado pela União ou por ela autorizado, uma autoridade responsável pela segurança, competente especificamente para essa obra de arte e para todos os outros elementos da infraestrutura ferroviária ligados à mesma («autoridade de segurança específica»). Nos termos desse acordo, a autoridade nacional de segurança pode assumir temporariamente a competência para a parte da infraestrutura situada no território desse 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 de tal acordo a fim de assegurar que a autoridade de segurança específica cumpre as disposições aplicáveis do 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 pelo acordo celebrado com o país terceiro em causa, nos termos do qual a autoridade nacional de segurança tem o direito de assumir a competência exclusiva da parte da infraestrutura ferroviária situada no Estado-Membro em causa.

Se um litígio submetido a arbitragem nos termos de um acordo internacional referido no primeiro parágrafo suscitar uma questão de interpretação de uma disposição do direito da União, o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para se pronunciar 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 da União Europeia em conformidade com o artigo 267.º do TFUE aplicam-se, *mutatis mutandis*, aos pedidos de decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia apresentados nos termos do terceiro parágrafo.

Nos processos submetidos ao Tribunal de Justiça da União Europeia nos termos do terceiro parágrafo:

(a) O país terceiro que é parte no acordo internacional referido no primeiro parágrafo pode participar no processo perante o Tribunal de Justiça da União Europeia ao mesmo título que um Estado-Membro;

(b) Os advogados autorizados a exercer nos órgãos jurisdicionais do país terceiro têm o direito de representar ou assistir qualquer parte nesse processo no Tribunal de Justiça da União Europeia; nesses casos, esses advogados devem ser tratados, em todos os aspetos, como advogados autorizados a exercer nos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, em representação de uma parte ou em assistência a esta no Tribunal de Justiça da União Europeia.

Caso a autoridade de segurança específica não cumpra qualquer decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia emitida nos termos do terceiro parágrafo, o Estado-Membro em causa deverá aplicar sem demora o direito previsto no acordo internacional celebrado com o país terceiro, referido no primeiro parágrafo, segundo o qual a autoridade nacional de segurança tem o direito de assumir a competência exclusiva da parte da infraestrutura ferroviária situada no Estado-Membro em causa.»

*Artigo 2.º*

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* | *Pelo Conselho* |
| *O Presidente* | *O Presidente* |