



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM (2020) 260

**Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável em razão
da pandemia de COVID-19**



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável em razão da pandemia de COVID-19 [COM(2020) 260].

Atento o seu objeto, a presente iniciativa foi enviada à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (CEIOPH) para que esta procedesse à sua análise e conseqüentemente à emissão do respetivo relatório. Não obstante, entendeu a referida Comissão não se pronunciar sobre a iniciativa. Por conseguinte, a elaboração do presente parecer não pôde ser acompanhada do relatório da CEIOPH nem da respetiva nota técnica das iniciativas europeias comissão.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. A iniciativa ora em apreço propõe a alteração da Diretiva 2012/34/UE, de modo a complementar o quadro regulamentar do setor ferroviário vigente, adequando-o



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

às circunstâncias extraordinárias que o surto pandémico de COVID-19 teve neste setor.

2. O impacto da pandemia no setor dos transportes e, em especial, no sector ferroviário foi fortíssimo. Foi afetada toda a cadeia de abastecimento com efeitos pesados nas empresas ferroviárias, nos transitários e nas empresas de logística¹.
3. Com elevado valor estratégico económico e social, este sector dá um contributo vital para a economia europeia no seu conjunto e para o emprego, empregando diretamente mais de 1 milhão de pessoas, das quais, cerca de 600 000 trabalham em empresas ferroviárias, e 440 000, em gestores de infraestrutura. Por outro lado, o transporte ferroviário é também um elemento fundamental da estratégia da UE para melhorar a sustentabilidade do setor dos transportes, garantir a coesão económica e social e ligar os cidadãos europeus nos Estados Membros e entre os Estados Membros. Como tal, o transporte ferroviário é crucial para que os objetivos do Pacto Ecológico sejam cumpridos.
4. Na sequência da pandemia, o transporte ferroviário tanto de passageiros como de mercadorias caiu drasticamente devido às restrições, ao confinamento e, conseqüentemente, à queda da procura. Todo o setor foi severamente atingido, referindo-se, a este propósito, no texto que “as restrições temporárias às ligações de transporte entre os Estados-Membros da UE deixaram uma marca significativa: a maioria dos comboios internacionais de passageiros deixou de operar, enquanto o transporte ferroviário nacional diminuiu até 90 % em comparação com os números relativos ao ano passado. Muitos novos operadores recém-chegados ao mercado tiveram de cessar as suas operações, e todos os operadores ferroviários viram os seus serviços de transporte sofrer grandes reduções”. Por conseguinte, considera-se que as conseqüências económicas desta crise podem inviabilizar financeiramente

¹ Nas ferrovias europeias, são transportados anualmente cerca de 1,6 mil milhões de toneladas de mercadorias e nove mil milhões de passageiros. Cerca de metade do total de transporte ferroviário de mercadorias é transfronteira.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

as partes interessadas do mercado ferroviário e, seguramente, ter sérios efeitos negativos no funcionamento do sistema de transportes, o que teria invictamente um forte impacto negativo na economia europeia em geral.

Para fazer face a este contexto adverso, que envolve o setor ferroviário, tornou-se necessário complementar o quadro normativo vigente, de molde a permitir que as autoridades nacionais e os interessados do setor possam enfrentar melhor e mais adequadamente as consequências da pandemia e simultaneamente responder às necessidades urgentes do setor, enquanto essas consequências se fizerem sentir.

5. Em termos gerais, a presente iniciativa propõe um conjunto de medidas que dizem respeito, nomeadamente, à renúncia, à redução ou ao diferimento das taxas de acesso às vias, assim como à renúncia aos encargos de reserva, durante o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020. A este propósito, acresce referir que as taxas de acesso às vias são amplamente regulamentadas a nível da UE e, por conseguinte, os Estado Membros estão obrigados ao seu cumprimento².
6. A Diretiva 2012/34/UE, que a presente iniciativa pretende alterar, não permite que os Estados Membros, no contexto de crise, como o surto pandémico de COVID-19, reajam aos impactos imprevisíveis que atingem o transporte ferroviário, nomeadamente adaptando as regras em matéria de tarifação e de atribuição de capacidade.
7. Assim, para colmatar a ausência de disposições de emergência adequadas na citada diretiva, considera-se necessário criar um quadro regulamentar que permita responder às exigências que a crise de COVID-19 impôs a todo o setor ferroviário. A presente iniciativa assume essa resposta através de derrogações específicas à Diretiva 2012/34/UE.

² Salvo em caso de legislação europeia específica.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

8. Por último, importa sublinhar que o setor ferroviário é fundamental para a economia e para sociedade, e que a mobilidade é vital para o mercado interno e para a qualidade de vida dos cidadãos. São evidentes os impactos positivos no crescimento económico, na criação de riqueza, na criação de emprego, no incremento das trocas comerciais, na mobilidade e na sustentabilidade ambiental. É por isso fundamental a existência de um espaço ferroviário único europeu que funcione plenamente e, para tal, é necessária a eliminação dos obstáculos técnicos, administrativos e jurídicos que subsistam.

Da Base Jurídica

A presente iniciativa é sustentada juridicamente pelo artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que constitui igualmente a base jurídica da própria Diretiva 2012/34/UE.

Do Princípio da Subsidiariedade

No que concerne à verificação do princípio da subsidiariedade cumpre referir que atendendo aos objetivos da presente iniciativa, estes serão melhor alcançados ao nível da UE, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

Conclui-se, por isso, que a presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade.

Do Princípio da Proporcionalidade

A Diretiva 2012/34/UE não contempla circunstâncias excecionais como as criadas pela pandemia não permitindo assim aos Estados Membros reagir a impactos imprevisíveis para o transporte ferroviário, nomeadamente adaptando as regras em matéria de tarifação e de atribuição de capacidade. Por conseguinte, tal só



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

poderá ser alcançado através de um ato adotado pela União que permita as derrogações (visadas). A presente iniciativa não vai, por isso, além do necessário para alcançar os objetivos e constitui o instrumento jurídico adequado para tal.

PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União;
2. O princípio da proporcionalidade é respeitado.
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 15 de setembro de 2020

A Deputada Autora do Parecer

(Cristina Mendes da Silva)

O Presidente da Comissão

(Luís Capoulas Santos)