COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 12.2.2019
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a certos aspetos da segurança e da conectividade ferroviárias no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Em 29 de março de 2017, o Reino Unido notificou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Significa isto que, salvo ratificação de um acordo de saída[1] que estabeleça outra data, todo o direito da União, primário e derivado, deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 («data de saída»). A partir desse momento, o Reino Unido passará a ser um «país terceiro».

A saída do Reino Unido da União sem acordo afeta a validade das autorizações de segurança emitidas ao abrigo do artigo 11.º da Diretiva 2004/49/CE aos gestores de infraestrutura para a gestão e exploração de infraestruturas transfronteiriças a ligar a União e o Reino Unido.

Na comunicação da Comissão «Preparação para a saída do Reino Unido da União Europeia em 30 de março de 2019: Plano de Ação de Contingência»[2], a Comissão estabeleceu os princípios subjacentes às medidas de contingência, incluindo o facto de não colmatarem a ausência de medidas de preparação por parte das partes interessadas, nem tão pouco os atrasos na sua execução. Nessa comunicação, a Comissão enumerou as medidas que considerava necessárias, recordando simultaneamente que, numa fase posterior, poderão ser necessárias medidas adicionais.

O Conselho Europeu (artigo 50.º) reiterou o seu apelo, em 13 de dezembro de 2018, para que o trabalho em matéria de preparação a todos os níveis para as consequências da saída do Reino Unido fosse intensificado, tendo em consideração todos os resultados possíveis.

A Comissão debateu com os Estados-Membros as possíveis consequências da saída no contexto de seminários organizados pelo Conselho da União Europeia em 2018. Além disso, os impactos da saída, assim como as medidas de preparação, foram amplamente debatidos durante uma série de visitas a todos os Estados-Membros.

No domínio do transporte ferroviário, na maioria dos casos, o efeito da saída do Reino Unido da União Europeia sobre os certificados, as autorizações e as licenças pode ser remediado pelas partes interessadas através de várias medidas, nomeadamente através do seu estabelecimento num Estado-Membro e da obtenção das autorizações, dos certificados e das licenças em questão nesse Estado-Membro.

Contudo, a negociação e a assinatura de acordos entre os Estados-Membros da UE em causa e o Reino Unido seriam necessárias para abordar questões relacionadas diretamente com as operações ferroviárias transfronteiriças, assegurar a sua continuidade após a data de saída e atenuar, assim, as perturbações na União. A celebração desses acordos bilaterais só seria possível depois de o Reino Unido se tornar um país terceiro.

Em particular, a situação no que respeita à autoridade de segurança binacional, estabelecida nos termos do Tratado de Cantuária relativo ao Túnel do Canal da Mancha, teria de ser adaptada tendo em conta o novo estatuto do Reino Unido como país terceiro.

---

1 https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

2 COM(2018) 880 final de 13.11.2018.

Afigura-se, como tal, adequado, que a Comissão proponha medidas que garantam a continuidade da validade das autorizações utilizadas em certas partes da infraestrutura ferroviária, em consonância com o direito da UE aplicável.

Essa prorrogação de validade deve ser limitada no tempo ao estritamente necessário, a fim de dar ao Reino Unido e aos Estados-Membros em causa o tempo necessário para a celebração dos acordos necessários.

Trata-se unicamente das autorizações de segurança emitidas ao abrigo do artigo 11.º da Diretiva 2004/49/CE aos gestores de infraestrutura para a gestão e exploração de infraestruturas transfronteiriças a ligar a União e o Reino Unido.

As disposições propostas visam assegurar a continuidade limitada às operações e serviços transfronteiriços em conformidade com os requisitos legais da União aplicáveis. Uma interrupção nestas atividades causaria graves problemas económicos e sociais. Ao assegurar a conformidade destas entidades com o direito da UE, a proposta irá também assegurar a proteção dos consumidores e dos cidadãos.

As medidas previstas na presente proposta dependem da aplicação de normas de segurança idênticas aos requisitos da UE à infraestrutura no território do Reino Unido, que são utilizados para assegurar a conectividade ferroviária transfronteiriça.

No entanto, só será possível evitar grandes perturbações se os operadores ferroviários e as autoridades nacionais tomarem rapidamente todas as medidas necessárias a fim de assegurar que as licenças de acesso ao mercado, as licenças dos maquinistas, assim como todos os demais certificados e autorizações necessários para operar no território da União são emitidos em tempo útil, antes de 30 de março de 2019.

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

A presente proposta é entendida como uma *lex specialis*, que abordaria algumas das consequências decorrentes do facto de a Diretiva 2004/49/CE deixar de se aplicar ao Reino Unido. Os termos propostos limitam-se estritamente ao necessário neste contexto, a fim de evitar perturbações nas operações transfronteiriças. Destinam-se a ser aplicados apenas durante um período limitado. As disposições gerais desses atos continuarão, de outro modo, a aplicar-se. A presente proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta diz respeito à segurança e à conectividade ferroviárias e complementa a Diretiva 2004/49/CE, abordando especificamente a situação da saída do Reino Unido da União sem acordo de saída.

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 complementa a legislação da UE em vigor, com disposições que facilitam a sua aplicação organizada, na sequência da saída do Reino Unido da União, o seu objetivo só pode ser alcançado através de um ato a nível da União.

- **Proporcionalidade**

O regulamento proposto é considerado proporcionado pois é capaz de evitar perturbações ao prever uma alteração legal limitada e necessária, que abrange a necessidade de assegurar a continuidade dos serviços ferroviários transfronteiriços com o Reino Unido. Não excede o que é necessário para atingir esse objetivo e abstém-se de quaisquer alterações mais vastas ou medidas permanentes.

- **Escolha do instrumento**

A presente proposta inclui um conjunto limitado de disposições a fim de abordar uma situação muito específica e pontual. Por conseguinte, não se afigura adequado alterar a Diretiva 2004/49/CE e a Diretiva 2016/798/UE que a substitui com efeito a partir de 16 de junho de 2019. A Diretiva 2004/49/CE inclui disposições pertinentes relativas às autorizações afetadas. 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 devido à natureza pontual e excecional do acontecimento que motiva a presente proposta.

- **Consulta das partes interessadas**

As circunstâncias específicas em torno das negociações que envolvem a saída do Reino Unido da União e a contínua evolução da situação limitaram grandemente a possibilidade de efetuar consultas públicas sobre a proposta. Contudo, os desafios decorrentes da saída do Reino Unido da UE e as soluções possíveis foram aventadas por várias partes interessadas do setor ferroviário e por representantes dos Estados-Membros.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Esta matéria foi sujeita a análise jurídica e técnica a nível interno, a fim de garantir que a medida proposta alcança o seu objetivo pretendido, mas sem ir além do estritamente necessário.

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, devido à natureza excecional da situação e às necessidades limitadas do período durante o qual é aplicada a mudança de estatuto do Reino Unido. Não existem opções políticas materialmente diferentes disponíveis, à exceção da que é proposta.

- **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 acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável devido à natureza de curto prazo da medida proposta.

2019/0040 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a certos aspetos da segurança e da conectividade ferroviárias no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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, n.º 1,

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[3],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[4],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Os Tratados deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido a partir da data de entrada em vigor de um acordo de saída ou, na falta deste, dois anos após a notificação, ou seja, 30 de março de 2019, a menos que o Conselho Europeu, de comum acordo com o Reino Unido, decida prorrogar esse prazo por unanimidade.

(2) No domínio do transporte ferroviário, o impacto da saída do Reino Unido da União sobre os certificados e as autorizações pode ser remediado pelos operadores interessados através de várias medidas, nomeadamente através do seu estabelecimento num Estado-Membro e da obtenção das licenças e dos certificados apropriados nesse Estado-Membro.

(3) A aplicação das regras de segurança da União ao túnel do Canal da Mancha é atualmente da competência de uma autoridade de segurança binacional, estabelecida ao abrigo do Tratado de Cantuária. O sistema estabelecido por este Tratado teria de ser adaptado tendo em conta o estatuto do Reino Unido como país terceiro.

(4) As medidas previstas na presente proposta dependem da aplicação de normas e procedimentos de segurança idênticos aos requisitos da União à infraestrutura utilizada para assegurar a conectividade ferroviária transfronteiriça com o Reino Unido.

---

3 JO C […] de […], p. […].

4 JO C […] de […], p. […].

(5) A fim de permitir que as partes interessadas celebrem os acordos necessários e tomem quaisquer outras medidas exigidas para evitar perturbações, tendo em conta o estatuto do Reino Unido enquanto país terceiro, afigura-se necessário prorrogar a validade de determinadas autorizações.

(6) A duração de tal prorrogação da validade de autorizações deve ser limitada no tempo ao estritamente necessário, de molde a permitir que os Estados-Membros em causa tomem as medidas necessárias, em conformidade com as disposições aplicáveis do direito da União.

(7) A fim de evitar grandes perturbações dos serviços ferroviários transfronteiriços com o Reino Unido, será igualmente essencial que os operadores ferroviários e as autoridades nacionais tomem rapidamente as medidas necessárias a fim de assegurar que as licenças de acesso ao mercado, as licenças dos maquinistas, assim como os certificados, as licenças e as autorizações necessários para operar no território da União são emitidos em tempo útil, antes de 29 de março de 2019.

(8) A fim de assegurar condições uniformes na execução do presente regulamento, devem ser conferidas à Comissão competências de execução no que respeita à supressão das vantagens conferidas aos titulares das autorizações, sempre que não se puder garantir que são aplicadas a todas as infraestruturas pertinentes normas de segurança idênticas às exigidas pela União. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[5]. Deve ser utilizado o procedimento de exame para a adoção dessas medidas, dado o seu potencial impacto na segurança ferroviária. Dada a urgência da questão, a Comissão deve adotar atos de execução de aplicação imediata.

(9) Por força das circunstâncias e dada a urgência da partida do Reino Unido da União, deverá prever-se 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) As disposições do presente regulamento devem entrar em vigor com urgência e ser aplicáveis a partir do dia seguinte àquele em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao e no Reino Unido, exceto se à data tiver entrado em vigor um acordo de saída celebrado com o Reino Unido,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece disposições específicas, face à saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («Reino Unido») da União Europeia,

[5] Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

relativas a certas autorizações de segurança emitidas ao abrigo da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[6].

2. O presente regulamento aplica-se às autorizações de segurança emitidas ao abrigo do artigo 11.º da Diretiva 2004/49/CE aos gestores de infraestrutura para a gestão e exploração de infraestruturas transfronteiriças a ligar a União e o Reino Unido, válidas no dia que precede a data de aplicação do presente regulamento.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições pertinentes da Diretiva 2004/49/CE e dos atos de execução adotados por força dessa diretiva. São aplicáveis as definições pertinentes da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho[7], assim como de quaisquer atos delegados e de execução adotados ao abrigo da mesma a partir da data que esta se tornar aplicável às autorizações referidas no artigo 1.º, n.º 2.

Artigo 3.º

Validade das autorizações de segurança

As autorizações referidas no artigo 1.º, n.º 2, são válidas por três meses a partir da data de aplicação do presente regulamento.

Artigo 4.º

Regras e obrigações relativas às autorizações

1. As autorizações regidas pelo artigo 1.º, n.º 2, do presente regulamento estão sujeitas às regras que lhes são aplicáveis em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE e a Diretiva (UE) 2016/798 a partir da data em que passa a ser aplicável a tais autorizações, assim como os atos de execução e delegados adotados por força dessas diretivas.

2. Os titulares das autorizações referidas no artigo 1.º, n.º 2, e, consoante o aplicável, a autoridade que as emite, quando diferente da autoridade nacional de segurança em cujo território está situada a infraestrutura na União, cooperam e apresentam todas as informações e documentos necessários à autoridade nacional de segurança.

3. Caso essas informações ou documentos não tenham sido entregues nos prazos determinados nos pedidos feitos pela autoridade nacional de segurança referida no n.º 2, a Comissão pode, após notificação da autoridade nacional de segurança, mediante

[6] Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

[7] Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

atos de execução adotados em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, suprimir as vantagens conferidas ao titular nos termos do artigo 3.º.

4. Os titulares das autorizações referidas no artigo 1.º, n.º 2, do presente regulamento, informam sem demora a Comissão e a Agência Ferroviária da União Europeia de quaisquer ações por parte de outras autoridades de segurança competentes que possam entrar em conflito com as suas obrigações nos termos do presente regulamento, da Diretiva 2004/49/CE e da Diretiva (UE) 2016/798.

5. Antes de suprimir as vantagens nos termos do artigo 3.º, a Comissão deve informar em tempo útil a autoridade nacional de segurança referida no n.º 2, a autoridade que emitiu as autorizações referidas do artigo 1.º, n.º 2, os titulares de tais autorizações, assim como a autoridade nacional de segurança do Reino Unido, da sua intenção de proceder a essa supressão, dando-lhes a oportunidade de apresentarem as suas observações.

Artigo 5.º

Normas de segurança;

1. A autoridade nacional de segurança referida no artigo 4.º, n.º 2, deve fiscalizar as normas de segurança ferroviária aplicadas à infraestrutura transfronteiriça referida no artigo 1.º, n.º 2. A autoridade nacional de segurança apresenta à Comissão e à Agência Ferroviária da União Europeia relatórios regulares sobre esta matéria acompanhados, sempre que for caso disso, de uma recomendação dirigida à Comissão para que atue em conformidade com o disposto no n.º 2.

2. Sempre que a Comissão tiver dúvidas justificadas de que as normas de segurança aplicadas à exploração da infraestrutura abrangida pelo âmbito de aplicação do presente regulamento ou à parte dessa infraestrutura situada no Reino Unido se encontram em conformidade com as disposições pertinentes do direito da União, deve, sem demora injustificada, mediante atos de execução adotados em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, suprimir as vantagens conferidas ao titular nos termos do artigo 3.º

3. Para efeitos do n.º 1, a autoridade nacional de segurança pode solicitar informações às autoridades competentes, estabelecendo um prazo razoável. Caso as informações requeridas não tenham sido entregues pelas autoridades competentes nos prazos determinados pela autoridade nacional de segurança, ou estejam incompletas, a Comissão pode, após notificação da autoridade nacional de segurança, mediante atos de execução adotados em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, suprimir as vantagens conferidas ao titular nos termos do artigo 3.º.

4. Antes de suprimir as vantagens nos termos do artigo 3.º, a Comissão deve informar em tempo útil a autoridade nacional de segurança referida no artigo 4.º, n.º 2, a autoridade que emitiu as autorizações referidas no artigo 1.º, n.º 2, os titulares de tais autorizações, assim como a autoridade nacional de segurança do Reino Unido, da sua intenção de proceder a essa supressão, dando-lhes a oportunidade de apresentarem as suas observações.

Artigo 6.º

Consulta e cooperação

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros consultam e cooperam com as autoridades competentes do Reino Unido na medida do necessário para assegurar a aplicação do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros devem, mediante pedido, prestar à Comissão, sem demora injustificada, quaisquer informações obtidas nos termos do n.º 1, ou outras informações pertinentes para a execução do presente regulamento.

Artigo 7.º

Comitologia

1. A Comissão é assistida pelo comité a que se faz referência no artigo 51.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho[8]. Trata-se de um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 em conjugação com o artigo 5.º do mesmo regulamento.

Artigo 8.º

Entrada em vigor e aplicação

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

2. É aplicável a partir do dia seguinte à data em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao Reino Unido e no Reino Unido, em conformidade com o artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia.

3. O presente regulamento não se aplica se tiver entrado em vigor até à data referida no n.º 2 um acordo de saída celebrado com o Reino Unido, nos termos do artigo 50.º, n.º 2, do Tratado da União Europeia.

4. O presente regulamento deixa de ser aplicável três meses depois da sua entrada em vigor, em conformidade com o n.º 2.

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

[8] 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).