



Bruxelas, 19 de agosto de 2020
REV3 - substitui o aviso (REV2) de
28 de abril de 2020¹

AVISO ÀS PARTES INTERESSADAS

SAÍDA DO REINO UNIDO E NORMAS DA UE NO DOMÍNIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Em 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido retirou-se da União Europeia e passou a ser um «país terceiro»². O Acordo de Saída³ prevê um período de transição que termina em 31 de dezembro de 2020. Até essa data, o direito da União é aplicável integralmente ao Reino Unido e no seu território⁴.

Durante o período de transição, a UE e o Reino Unido negociarão um acordo sobre uma nova parceria, que deverá prever, nomeadamente, uma zona de comércio livre. Contudo, não é certo que esse acordo seja celebrado e entre em vigor no termo do período de transição. De qualquer modo, tal acordo criaria uma relação que, em termos de condições de acesso ao mercado, seria muito diferente da participação do Reino Unido no mercado interno⁵, na União Aduaneira da UE e no espaço do IVA e dos impostos especiais de consumo.

Por conseguinte, chama-se a atenção de todas as partes interessadas, em especial dos operadores económicos, para o quadro jurídico aplicável após o termo do período de transição (parte A). O presente aviso explica também certas disposições pertinentes do Acordo de Saída relativas à separação (parte B), bem como as regras aplicáveis na Irlanda do Norte após o termo do período de transição (parte C).

¹ A alteração limita-se à secção B, primeiro ponto, do presente aviso.

² Um país terceiro é um país que não é membro da UE.

³ 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 (JO L 29 de 31.1.2020, p. 7) (a seguir designado por «Acordo de Saída»).

⁴ Sob reserva de determinadas exceções previstas no artigo 127.º do Acordo de Saída, não sendo nenhuma delas aplicável no contexto do presente aviso.

⁵ Em particular, um acordo de comércio livre não contempla conceitos do mercado interno (no domínio dos bens e serviços) como o reconhecimento mútuo, o «princípio do país de origem» ou a harmonização. Também não elimina as formalidades e os controlos aduaneiros, incluindo os respeitantes à origem das mercadorias e dos seus componentes, nem as proibições e restrições de importações e exportações.

Aconselhamento às partes interessadas:

Para fazer face às consequências enunciadas no presente aviso, as partes interessadas são nomeadamente aconselhadas a:

- garantir o estabelecimento na UE, sempre que necessário para obter a titularidade das licenças em causa;
- garantir a autorização da Agência Ferroviária da União Europeia ou das autoridades dos Estados-Membros⁶;
- garantir a certificação por organismos notificados e por organismos designados estabelecidos na UE.

Além disso, os maquinistas de comboios que sejam titulares de cartas de maquinista/certificados emitidos no Reino Unido e trabalhem num Estado-Membro devem tomar todas as medidas necessárias para obter documentos de certificação válidos na UE após o termo do período de transição. Por conseguinte as empresas ferroviárias ou os gestores de infraestruturas da UE que empregam maquinistas cujos documentos de certificação tenham sido emitidos no Reino Unido são convidados a informar esses trabalhadores da necessidade de obter novos documentos de certificação válidos na UE após o termo do período de transição.

As empresas ferroviárias que prestam serviços transfronteiriços entre o Reino Unido e a UE e que pretendam continuar a fazê-lo após o termo do período de transição terão de assegurar que os maquinistas que realizam operações transfronteiriças nos troços situados no território da UE são titulares das cartas de maquinista/certificados requeridos, emitidos na UE.

A. SITUAÇÃO JURÍDICA APLICÁVEL APÓS O TERMO DO PERÍODO DE TRANSIÇÃO

Após o termo do período de transição, as normas da UE no domínio dos transportes ferroviários deixam de ser aplicáveis ao Reino Unido⁷. Este facto tem, nomeadamente, as seguintes consequências:

1. LICENÇAS DA EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Em conformidade com o capítulo III da Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único⁸, para poderem fornecer serviços de transporte por caminho de ferro, as empresas ferroviárias necessitam de uma licença. O

⁶ Por exemplo, as empresas ferroviárias titulares de um desses certificados e que pretendam continuar a operar na UE após o termo do período de transição deverão apresentar um pedido de certificado de segurança único à Agência ou a um Estado-Membro da UE (se a área de utilização se limitar a esse Estado-Membro), em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva (UE) 2016/798.

⁷ No que respeita à aplicabilidade da legislação da UE relativa a determinados produtos ferroviários na Irlanda do Norte, ver parte C do presente aviso.

⁸ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

correspondente pedido deve ser apresentado no Estado-Membro da UE em que se encontram estabelecidas. A licença é válida em todo o território da União enquanto a empresa cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do disposto no capítulo III da Diretiva 2012/34/UE. As licenças emitidas pelo Reino Unido deixarão de ser válidas na UE após o termo do período de transição. As empresas ferroviárias titulares de uma dessas licenças e que pretendam continuar a operar na UE após o termo do período de transição deverão apresentar novo pedido de licença num Estado-Membro da UE, nos termos do capítulo III da Diretiva 2012/34/UE.

As empresas ferroviárias que prestam serviços transfronteiriços entre o Reino Unido e a UE e que pretendam continuar a fazê-lo após o termo do período de transição terão de cumprir simultaneamente os requisitos legais aplicáveis na UE e no Reino Unido. Essas empresas terão, por conseguinte, de assegurar-se de que dispõem de uma licença válida na UE para os troços das operações transfronteiriças realizadas no território da UE. De acordo com o artigo 17.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, o estabelecimento num dos Estados-Membros da UE é condição prévia para a obtenção de uma licença UE.

2. SEGURANÇA FERROVIÁRIA E INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIA

No caso da União, as disposições relativas à segurança ferroviária e à interoperabilidade ferroviária constam respetivamente da Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária⁹, e da Diretiva (UE) 2016/797, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação)¹⁰. A Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), em que a União e os Estados-Membros com sistema ferroviário¹¹ são Partes, tal como o Reino Unido, contém igualmente regras sobre estas matérias. No entanto, a COTIF não se aplica ao tráfego exclusivamente efetuado na rede da UE (isto é, o tráfego não proveniente de um país terceiro e que não se dirija a um país terceiro¹²).

2.1. Segurança ferroviária

De acordo com o artigo 10.º da Diretiva (UE) 2016/798, só é concedido acesso à infraestrutura ferroviária da União às empresas ferroviárias que sejam titulares do certificado de segurança único emitido pela Agência Ferroviária da União Europeia ou por um Estado-Membro, neste último caso se a área de utilização se limitar a esse Estado-Membro. Após o termo do período de transição, os certificados de segurança emitidos no Reino Unido ao abrigo do artigo 10.º da diretiva deixarão de ser válidos na UE.

⁹ Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária (Diretiva Segurança Ferroviária) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

¹⁰ JO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

¹¹ Malta e Chipre não dispõem de sistema ferroviário.

¹² Artigo 2.º do Acordo entre a organização intergovernamental de transporte ferroviário e a União Europeia relativo à 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 (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_e.pdf).

Em conformidade com o artigo 14.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/798, as entidades responsáveis pela manutenção (ERM) de vagões de mercadorias estão sujeitas ao cumprimento de um requisito de certificação. Os certificados emitidos pelo Reino Unido deixarão de ser válidos na UE após o termo do período de transição¹³. As ERM que sejam titulares de um certificado emitido pelo Reino Unido e pretendam continuar a exercer a sua atividade profissional na UE terão de apresentar um pedido de certificado num Estado-Membro da UE.

Além disso, após o termo do período de transição, as ERM podem requerer um certificado de acordo com o quadro jurídico da COTIF¹⁴.

2.2. Interoperabilidade ferroviária

- Colocação no mercado de produtos ferroviários abrangidos pela Diretiva (UE) 2016/797: no caso destes produtos, as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI) da União Europeia estabelecem os procedimentos de avaliação da conformidade aplicáveis e definem, relativamente a cada um desses procedimentos, a necessidade ou não de intervenção de terceiros (organismo notificado ou organismo designado). No que respeita à colocação desses produtos no mercado, este aviso deve ser lido em conjugação com o aviso geral para os operadores económicos abrangidos pela legislação da União aplicável aos produtos industriais¹⁵, nomeadamente a sua secção 2, sobre os procedimentos de avaliação da conformidade e os organismos notificados. As consequências da saída do Reino Unido da UE anunciadas no aviso geral aplicam-se na íntegra aos certificados emitidos pelos organismos notificados ou designados pelo Reino Unido (a seguir designados por «organismos notificados/organismos designados no Reino Unido»). Os pontos seguintes tratam de casos específicos relacionados com a colocação no mercado e a utilização de componentes de interoperabilidade, veículos e subsistemas e com a entrada em serviço de instalações fixas.
- Colocação no mercado e utilização de componentes de interoperabilidade: de acordo com o artigo 8.º e com o artigo 10.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2016/797, a colocação de um componente de interoperabilidade no mercado pode obrigar a uma avaliação da conformidade/aptidão para utilização por um organismo notificado. Caso seja necessária a avaliação

¹³ Esta regra também se aplica aos certificados emitidos pelos organismos de certificação de ERM reconhecidos pelo Reino Unido ou acreditados pelo organismo de acreditação do Reino Unido, nos termos do artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 445/2011, relativo ao sistema de certificação das entidades responsáveis pela manutenção de vagões de mercadorias e que altera o Regulamento (CE) n.º 653/2007 (JO L 122 de 11.5.2011, p. 22).

¹⁴ Ver artigo 15.º, n.º 2, do apêndice G da COTIF, bem como as regras uniformes estabelecidas em conformidade com o mesmo artigo em relação à certificação das ERM no âmbito da COTIF. No que respeita à interação entre os certificados ERM em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE e com o quadro da COTIF, ver artigo 3.º-A, n.º 5, do mesmo apêndice.

¹⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_en.

de um organismo notificado, são integralmente aplicáveis as consequências da saída do Reino Unido da UE previstas no aviso geral sobre produtos industriais a que se refere o ponto anterior.

- Entrada em serviço de instalações fixas: de acordo com o artigo 18.º da Diretiva (UE) 2016/797, para poderem entrar em serviço as instalações fixas necessitam de uma autorização da autoridade nacional de segurança do Estado-Membro em cujo território se encontram localizadas ou são utilizadas. De acordo com o artigo 18.º da Diretiva (UE) 2016/797, após o termo do período de transição, as autorizações de entrada em serviço baseiam-se nos certificados de verificação emitidos pelos organismos notificados/organismos designados na UE.
- Colocação de veículos e de subsistemas móveis no mercado: de acordo com o artigo 21.º da Diretiva (UE) 2016/797, antes de serem utilizados numa rede, os veículos ferroviários têm de obter uma autorização de colocação no mercado concedida pela entidade competente (a Agência ou a autoridade nacional)¹⁶. Após o termo do período de transição, as autorizações de colocação no mercado nos termos dos artigos 20.º, 21.º e 24.º da Diretiva (UE) 2016/797 basear-se-ão nos certificados de verificação emitidos pelos organismos notificados/organismos designados na UE.

Após o termo do período de transição, a entrada em circulação e a utilização de material ferroviário autorizado no Reino Unido a realizar tráfego internacional no território da UE será regulada pela COTIF, nomeadamente pelos seus apêndices¹⁷ G¹⁸ e F¹⁹. Tal como explicado anteriormente, tal não inclui a entrada em circulação nem a utilização no tráfego internacional exclusivamente na rede da UE (ou seja, o tráfego não proveniente de um país terceiro ou que não se dirija a um país terceiro), que é regulado pela legislação da UE.

¹⁶ Nos termos do artigo 21.º, n.º 8, da Diretiva (UE) 2016/797, «*caso a área de utilização esteja limitada a uma ou mais redes num único Estado-Membro, a autoridade nacional de segurança desse Estado-Membro pode emitir a autorização de colocação do veículo no mercado, sob a sua própria responsabilidade e caso o requerente o solicite*». Nos restantes casos, as autorizações são concedidas pela Agência Ferroviária da União Europeia.

¹⁷ «Regras uniformes relativas à admissão técnica do material ferroviário utilizado no tráfego internacional». No que respeita à interação entre as autorizações de veículos em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE e com o quadro COTIF, ver artigo 3.º-A do apêndice G da COTIF.

¹⁸ «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».

¹⁹ Na prática, as condições enumeradas no artigo 3.º-A, n.º 2, do apêndice G da COTIF só são preenchidas no caso dos denominados «vagões GE» («*go everywhere*»). A aplicação do quadro da COTIF aos outros veículos (como as locomotivas e o material circulante de passageiros) não garante, na prática, a equivalência entre a entrada em circulação de acordo com as regras uniformes da COTIF e a autorização da UE para entrada em serviço.

3. CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS DE COMBOIOS

A Diretiva 2007/59/CE²⁰ estabelece as condições e os procedimentos para a certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da União. Em especial, obriga os maquinistas de comboio a serem titulares de uma carta e de um certificado específicos. As cartas de maquinistas são emitidas por uma autoridade competente de um Estado-Membro, ao passo que os certificados são emitidos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores das infraestruturas. Nos termos do artigo 7.º, as cartas de maquinista emitidas por um Estado-Membro são válidas em todo o território da União, ao passo que os certificados são válidos para as infraestruturas e o material circulante neles indicados.

As cartas emitidas pelo Reino Unido deixam de ser válidas na UE após o termo do período de transição.

De acordo com o artigo 11.º, n.º 2, e com o artigo 20.º da Diretiva 2007/59/CE, os requerentes de cartas de maquinista têm de comprovar a sua aptidão física por meio de um exame médico realizado por um médico acreditado por um organismo de acreditação da UE ou reconhecido por um Estado-Membro da UE.

As cartas emitidas por um Estado-Membro da UE após o termo do período de transição deixam de poder basear-se na confirmação de um médico acreditado pelo organismo competente do Reino Unido ou reconhecido pela autoridade nacional do Reino Unido. As cartas emitidas por um Estado-Membro da UE antes do termo do período de transição com base numa confirmação de um médico acreditado pelo organismo competente do Reino Unido ou reconhecidas pela autoridade nacional do Reino Unido permanecem válidas.

Os certificados emitidos por uma empresa ferroviária estabelecida no Reino Unido deixarão de ser válidos na UE após o termo do período de transição.

B. DISPOSIÇÕES PERTINENTES DO ACORDO DE SAÍDA RELATIVAS À SEPARAÇÃO

O artigo 41.º, n.º 1, do Acordo de Saída estabelece que um produto existente e identificável individualmente, que tenha sido legalmente colocado no mercado na União ou do Reino Unido antes do termo do período de transição, pode continuar a ser disponibilizado no mercado da União ou do Reino Unido e a circular entre estes dois mercados até chegar ao seu utilizador final.

O operador económico que invocar essa disposição tem o ónus de provar, com base em qualquer documento pertinente, que o produto foi colocado no mercado da União ou do Reino Unido antes do termo do período de transição²¹.

Para efeitos dessa disposição, por «colocação no mercado» entende-se a primeira oferta de um produto para distribuição, consumo ou utilização no mercado no âmbito de uma

²⁰ Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade (JO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

²¹ Artigo 42.º do Acordo de Saída.

atividade comercial, a título oneroso ou gratuito²². Por «oferta de um produto para distribuição, consumo ou utilização» entende-se «um produto existente e identificável individualmente, após a fase de fabrico, que é objeto de um acordo, escrito ou verbal, entre duas ou mais pessoas singulares ou coletivas para a transferência de propriedade, posse ou qualquer outro direito sobre o produto em causa, ou é objeto de uma oferta a uma pessoa ou pessoas singulares ou coletivas a fim de celebrar esse acordo»²³.

O artigo 41.º, n.º 1, do Acordo de Saída estabelece que um produto existente e identificável individualmente que tenha sido legalmente colocado no mercado na União ou do Reino Unido antes do termo do período de transição pode ser colocado em serviço na UE ou no Reino Unido.

No caso do setor ferroviário, tal significa especificamente o seguinte:

- Os componentes de interoperabilidade colocados no mercado antes do termo do período de transição com base em certificados de conformidade/aptidão para utilização emitidos por um organismo notificado no Reino Unido podem ser utilizados, durante o respetivo período de validade, em veículos ou subsistemas.
- As autorizações de entrada em serviço de instalações fixas colocadas no mercado antes do termo do período de transição mantêm a sua validade após o termo desse período, mesmo que tenham sido obtidas com base em certificados de verificação emitidos por organismos notificados/organismos designados no Reino Unido.
- As autorizações de entrada em serviço de veículos colocados no mercado antes do termo do período de transição mantêm a sua validade na área de utilização definida na UE após o termo desse período, mesmo que tenham sido obtidas com base em certificados de verificação emitidos por organismos notificados/organismos designados no Reino Unido. O mesmo se aplica às autorizações de colocação no mercado de subsistemas móveis.

C. REGRAS APLICÁVEIS NA IRLANDA DO NORTE APÓS O TERMO DO PERÍODO DE TRANSIÇÃO

O Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte é aplicável após o termo do período de transição²⁴. O Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte é objeto de consentimento periódico da Assembleia Legislativa da Irlanda do Norte, terminando o período de aplicação inicial quatro anos após o termo do período de transição²⁵.

O Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte torna certas disposições do direito da União aplicáveis igualmente ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte. No Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte, a União e o Reino Unido acordaram, além disso, que, na medida em que as normas da UE forem aplicáveis

²² Artigo 40.º, alíneas a) e b), do Acordo de Saída.

²³ Artigo 40.º, alínea c), do Acordo de Saída.

²⁴ Artigo 185.º do Acordo de Saída.

²⁵ Artigo 18.º do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte, a Irlanda do Norte é tratada como se fosse um Estado-Membro²⁶.

De acordo com o Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte, a Diretiva (UE) 2016/797 é aplicável ao Reino Unido e no seu território no que respeita à Irlanda do Norte, na medida em que estejam em causa as condições e especificações técnicas para a colocação no mercado, a entrada em serviço e a livre circulação de produtos ferroviários²⁷.

Isto significa que as referências à União na parte A.2.2. e na parte B do presente aviso devem ser entendidas como incluindo a Irlanda do Norte, enquanto as referências ao Reino Unido devem ser entendidas como referindo-se apenas à Grã-Bretanha.

Mais especificamente, isto significa, nomeadamente, o seguinte:

- Os produtos ferroviários colocados no mercado ou em serviço na Irlanda do Norte têm de cumprir o disposto na Diretiva (UE) 2016/797.

No entanto, o Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte exclui a possibilidade de o Reino Unido, no que respeita à Irlanda do Norte,

- participar na formulação e tomada de decisões da União²⁸,
- iniciar procedimentos de oposição, de salvaguarda ou de arbitragem, na medida em que digam respeito a regulamentos, normas, avaliações, registos, certificados, aprovações e autorizações emitidos ou efetuados pelos Estados-Membros da UE²⁹,
- atuar como autoridade principal em avaliações, exames e autorizações³⁰,
- invocar o princípio do país de origem ou do reconhecimento mútuo para os produtos colocados legalmente no mercado da Irlanda do Norte; ou para os certificados emitidos por organismos estabelecidos no Reino Unido³¹.

Mais especificamente, no que respeita ao último ponto, isto significa, nomeadamente, o seguinte:

²⁶ Artigo 7.º, n.º 1, do Acordo de Saída, em conjugação com o artigo 13.º, n.º 1, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

²⁷ Artigo 5.º, n.º 4, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte e anexo 2, secção 28, do referido protocolo.

²⁸ Quando for necessário um intercâmbio de informações ou uma consulta mútua, tal terá lugar no âmbito do grupo de trabalho consultivo misto criado pelo artigo 15.º do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

²⁹ Artigo 7.º, n.º 3, quinto parágrafo, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

³⁰ Artigo 13.º, n.º 6, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

³¹ Artigo 7.º, n.º 3, primeiro parágrafo, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

- Após o termo do período de transição, as autorizações de colocação em serviço de instalações fixas ou de colocação no mercado de veículos concedidas pelo Reino Unido no que respeita à Irlanda do Norte não serão válidas na UE.
- Os organismos estabelecidos na Irlanda do Norte podem certificar produtos, mas os certificados emitidos pelos organismos notificados na Irlanda do Norte só são válidos na Irlanda do Norte. Esses certificados não são, pelo contrário, válidos na UE³².
- Os produtos certificados pelos organismos notificados na Irlanda do Norte devem incluir a indicação «UK(NI)», que deve ser aposta junto à marcação CE ou a qualquer outra marcação de conformidade aplicável³³. Essa marcação específica permite identificar os produtos que podem ser legalmente colocados no mercado na Irlanda do Norte, mas não na UE.

O sítio Web da Comissão dedicado aos caminhos de ferro (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) contém informações gerais sobre as normas aplicáveis ao transporte ferroviário na União. Estas páginas serão atualizadas sempre que necessário.

Comissão Europeia
Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes

³² Artigo 7.º, n.º 3, quarto parágrafo, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.

³³ Artigo 7.º, n.º 3, quarto parágrafo, do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte.