



Bruxelas, 10 de julho de 2018
Anula e substitui o aviso de
27 de fevereiro de 2018

AVISO ÀS PARTES INTERESSADAS

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

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 saída¹ que estabeleça outra data, todo o direito da União, primário e derivado, deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir das 00h00 (CET - hora da Europa Central) de 30 de março de 2019 («data de saída»)². A partir desse momento, o Reino Unido passará a ser um «país terceiro»³.

A preparação da saída não diz respeito apenas à UE e às autoridades nacionais, mas também aos privados.

Tendo em conta o grande número de incertezas, nomeadamente quanto ao teor de um eventual acordo de saída, chama-se a atenção das partes interessadas para as consequências jurídicas a ter em conta quando o Reino Unido passar a ser um país terceiro.

Sem prejuízo das disposições transitórias que possam constar de um eventual acordo de saída, a partir da data de saída as normas da UE no domínio do transporte ferroviário deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido. Este facto terá, nomeadamente, as seguintes consequências:

1. GESTÃO E UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Em conformidade com o capítulo III da Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único⁴, para poderem fornecer serviços de transporte por caminho de ferro, as empresas ferroviárias necessitam de uma licença. O 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

¹ Estão em curso negociações com o Reino Unido com vista a chegar a um acordo de saída.

² Além disso, em conformidade com o artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia, o Conselho Europeu, com o acordo do Reino Unido, pode decidir, por unanimidade, que os Tratados deixem de ser aplicáveis numa data posterior.

³ Um país terceiro é um país que não é membro da UE.

⁴ 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).

a empresa satisfizer as obrigações que lhe incumbem por força do disposto no capítulo III da Diretiva 2012/34/UE. A partir da data de saída, as licenças emitidas pelo Reino Unido deixarão de ser válidas na UE-27. As empresas ferroviárias titulares de uma dessas licenças e que pretendam continuar a operar na UE-27 a partir da data de saída deverão apresentar novo pedido de licença num Estado-Membro da UE-27 nos termos do capítulo III da Diretiva 2012/34/UE.

As empresas ferroviárias que prestam serviços transfronteiriços entre o Reino Unido e a UE-27 e que pretendam continuar a fazê-lo após a data de saída terão de cumprir simultaneamente os requisitos legais aplicáveis na UE-27 e no Reino Unido. Estas empresas terão, por conseguinte, de assegurar-se de que dispõem de uma licença válida na UE-27 para as secções dos serviços transfronteiriços realizados no território da UE-27. De acordo com o artigo 17.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, o estabelecimento num dos Estados-Membros da UE-27 é condição prévia para a obtenção de uma licença UE-27.

2. SEGURANÇA FERROVIÁRIA

Nos termos do artigo 10.º da Diretiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade⁵, para aceder à infraestrutura ferroviária da União, as empresas ferroviárias devem ser titulares de um certificado de segurança emitido por um Estado-Membro. A partir da data de saída, os certificados de segurança emitidos pelo Reino Unido ao abrigo do artigo 10.º da diretiva deixarão de ser válidos na UE-27. As empresas ferroviárias que sejam titulares de um certificado deste tipo e que pretendam continuar a operar na UE-27 a partir da data de saída deverão apresentar um novo pedido de certificado num Estado-Membro da UE-27⁶ nos termos do artigo 10.º da Diretiva 2004/49/CE.

Em conformidade com o artigo 14.º-A, n.º 4, da Diretiva 2004/49/CE, as entidades responsáveis pela manutenção (ERM) de vagões de mercadorias estão sujeitas ao cumprimento de um requisito de certificação. A partir da data de saída, os certificados emitidos pelo Reino Unido deixarão de ser válidos na UE-27⁷. As ERM que sejam titulares de um certificado emitido pelo Reino Unido e pretendam continuar a exercer a sua atividade profissional na União Europeia terão de apresentar um pedido de certificado num Estado-Membro da UE-27.

Além disso, a partir da data de saída, as ERM podem apresentar um pedido de certificado de acordo com o quadro jurídico da Convenção relativa aos transportes

⁵ 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 («diretiva relativa à segurança ferroviária») (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁶ Mais especificamente, necessitarão de um certificado de segurança, parte A, emitido por um Estado-Membro da UE-27, para poderem realizar operações na UE e de certificados de segurança, parte B, emitidos por cada um dos Estados-Membros em que irão realizar operações.

⁷ 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).

internacionais ferroviários (COTIF), em que os 26 Estados-Membros da UE com sistema ferroviário⁸ são partes⁹.

3. INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIA¹⁰

- Colocação no mercado de produtos ferroviários abrangidos pela Diretiva 2008/57/CE: 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 dos 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 em matéria de produtos industriais¹¹, em particular a sua secção 2, sobre os procedimentos de avaliação da conformidade e organismos notificados. As consequências da saída do Reino Unido 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 e com a entrada em serviço de veículos e subsistemas.
- Colocação no mercado e utilização dos componentes de interoperabilidade: de acordo com o artigo 10.º e com o artigo 13.º, n.º 2, da Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade¹², a colocação de um componente de interoperabilidade no mercado pode obrigar a uma avaliação da conformidade e/ou da aptidão para utilização por um organismo notificado. Caso seja necessária a avaliação de um organismo notificado, as consequências da saída da UE por parte do Reino Unido previstas no aviso geral sobre produtos industriais a que se refere o ponto anterior são aplicáveis na íntegra.

Os componentes de interoperabilidade colocados no mercado antes da data de saída com base em certificados de conformidade/aptidão para utilização emitidos por um organismo notificado no Reino Unido podem ser utilizados, durante o

⁸ Malta e Chipre não dispõem de sistema ferroviário.

⁹ 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 o quadro da COTIF, ver artigo 3.º-A, n.º 5, do mesmo apêndice.

¹⁰ Os princípios definidos nesta secção serão também aplicáveis no quadro da 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 (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44) quando as disposições pertinentes passarem a ser aplicáveis nos respetivos Estados-Membros da UE.

¹¹ https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_en.

¹² Diretiva 2008/57/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

período de validade dos certificados de conformidade/adequação para utilização, em subsistemas ou em veículos cuja entrada em serviço tenha sido autorizada antes da data de saída.

- Entrada em serviço de veículos e de subsistemas: nos termos do artigo 21.º da Diretiva 2008/57/CE, antes de serem utilizados numa rede, os veículos ferroviários têm de obter uma autorização de entrada em serviço emitida pela autoridade nacional de segurança competente para essa rede em conformidade com a mesma diretiva. As autorizações de entrada em serviço de veículos nos termos do artigo 21.º da Diretiva 2008/57/CE emitidas na UE-27 antes da data de saída manterão a sua validade após essa data, mesmo que tenham sido emitidas com base em certificados de verificação emitidos por organismos notificados/organismos designados no Reino Unido. O mesmo se aplica às autorizações de entrada em serviço dos subsistemas de acordo com os artigos 15.º e 20.º da Diretiva 2008/57/CE. No entanto, a partir da data de saída, as autorizações de entrada em serviço emitidas em conformidade com os artigos 15.º, 20.º e 21.º da Diretiva 2008/57/CE deverão basear-se em certificados de verificação emitidos por organismos notificados/organismos designados na UE-27.

A partir da data de saída, a utilização de material ferroviário autorizado pelo Reino Unido a realizar tráfego internacional no território da UE será regulada pela COTIF, nomeadamente pelos seus apêndices G¹³ e F¹⁴.

4. CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS DE COMBOIOS

- A Diretiva 2007/59/CE¹⁵ estabelece as condições e os procedimentos para a certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da União. Em especial, obriga o maquinista de comboio a ser titular de uma carta e de um certificado específicos. A carta de maquinista é emitida por uma autoridade competente de um Estado-Membro, ao passo que o certificado é emitido 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. A partir da data de saída, as cartas de maquinista e os certificados emitidos no Reino Unido deixarão de ser válidos na UE-27.
- Os maquinistas de comboios que sejam titulares de cartas de maquinista/certificados emitidos no Reino Unido e trabalhem noutro Estado-

¹³ «Regras uniformes relativas à admissão técnica do material ferroviário utilizado no tráfego internacional». No que respeita à interação entre 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.

¹⁴ «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».

¹⁵ 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).

Membro devem tomar todas as medidas necessárias para obter documentos de certificação válidos na UE-27 a partir da data de saída. Por conseguinte, as empresas ferroviárias ou os gestores de infraestruturas na 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-27 a partir da data de saída.

- As empresas ferroviárias que prestam serviços transfronteiriços entre o Reino Unido e a UE-27 e que pretendam continuar a fazê-lo após a data de saída terão de assegurar que os maquinistas que realizam operações nas secções situadas no território da UE-27 são titulares das cartas de maquinista/certificados requeridos, emitidos na UE-27.

O sítio Web da Comissão dedicado ao caminho de ferro (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) contém informações gerais sobre as regras relativas aos transportes ferroviários na União. Estas páginas serão atualizadas sempre que necessário.

Comissão Europeia
Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes