



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 27 de novembro de 2020
(OR. en)

13443/20

**Dossiê interinstitucional:
2020/0347(COD)**

**UK 84
PREP-BXT 45
TRANS 551
CODEC 1236**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	27 de novembro de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretário-geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.:	COM(2020) 782 final e COM(2020) 782 final - ANEXO
----------------	--

Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo a determinados aspetos da segurança e da conectividade ferroviárias respeitantes à infraestrutura transfronteiriça que liga a União e o Reino Unido através da ligação fixa do canal da Mancha
----------	---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, os documentos COM(2020) 782 final e COM(2020) 782 final - ANEXO.

Anexo: COM(2020) 782 final e COM(2020) 782 final - ANEXO



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo a determinados aspetos da segurança e da conectividade ferroviárias
respeitantes à infraestrutura transfronteiriça que liga a União e o Reino Unido através
da ligação fixa do canal da Mancha**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

Desde 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido tem vindo a retirar-se da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. O Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica¹ («Acordo de Saída») foi celebrado pela União através da Decisão (UE) 2020/135 do Conselho², e entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2020. O período de transição referido no artigo 126.º do acordo de saída, durante o qual o direito da União continua a ser aplicável no e ao Reino Unido em conformidade com o artigo 127.º do mesmo acordo, termina em 31 de dezembro de 2020.

O artigo 10.º do Tratado entre a República Francesa e o Reino Unido 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 de saída («período de transição»), a Comissão Intergovernamental constitui a autoridade nacional de segurança na aceção da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho³. Nessa qualidade, aplica na totalidade da ligação fixa do canal da Mancha as disposições do direito da União relevantes para a segurança e a interoperabilidade ferroviárias.

Após o termo do período de transição, exceto disposição em contrário, o direito da União deixará de ser aplicável à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob a jurisdição do Reino Unido e, no que respeita à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob jurisdição francesa, a Comissão Intergovernamental deixará de ser uma autoridade nacional de segurança obrigada ao direito da União. As autorizações de segurança para o gestor de infraestrutura da ligação fixa do canal da Mancha e os certificados de segurança das empresas ferroviárias a operar através da ligação fixa emitidos pela Comissão Intergovernamental deixarão de ser válidos.

Por meio da Decisão (UE) 2020/1531 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴, a França foi habilitada a negociar, assinar e celebrar um acordo internacional com o Reino Unido relativo à aplicação das regras de segurança e interoperabilidade ferroviárias da União à ligação fixa do canal da Mancha, com o objetivo de manter um regime de segurança unificado. Todavia, não se afigura provável que esse acordo entre em vigor no termo do período de transição.

À luz da importância económica da ligação fixa do canal da Mancha para a União, é essencial que esta continue a funcionar após 1 de janeiro de 2021. Com este fim, a autorização de

¹ JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

² Decisão (UE) 2020/135 do Conselho, de 30 de janeiro de 2020, relativa à celebração do Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

³ 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).

⁴ Decisão (UE) 2020/1531 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2020 que habilita a França a negociar, assinar e celebrar um acordo internacional complementar ao Tratado entre a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativamente à Construção e Exploração por Concessionários Privados de uma ligação fixa do canal da Mancha, JO L 352 de 22.10.2020, p.4.

segurança emitida ao seu gestor de infraestrutura pela Comissão Intergovernamental com base na Diretiva 2004/49/CE⁵ deve permanecer válida por um período de dois meses após o termo do período de transição definido no acordo de saída. Trata-se do período que as autoridades francesas consideram necessário para dar tempo suficiente à autoridade nacional de segurança francesa para emitir a sua própria autorização respeitante ao troço da ligação fixa do canal da Mancha sob jurisdição francesa. A Comissão considera que se trata da prorrogação máxima que deve ser razoavelmente concedida para o efeito. Se for celebrado, numa fase posterior, um acordo tal como previsto na Decisão (UE) 2020/1531, a Comissão Intergovernamental poderia emitir uma autorização de segurança única em substituição da emitida pela autoridade nacional de segurança francesa, segundo condições que teriam de ser estabelecidas.

Além disso, as licenças emitidas pelo Reino Unido ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE às empresas ferroviárias estabelecidas no seu território antes do termo do período de transição não serão válidas na União após essa data.

Em 10 de novembro de 2020, nos termos do artigo 14.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁶, a República Francesa notificou a Comissão da sua intenção de encetar negociações sobre um acordo transfronteiriço com o Reino Unido. O objetivo de tal acordo seria permitir que as empresas ferroviárias estabelecidas e titulares de uma licença emitida pelo Reino Unido pudessem utilizar a infraestrutura transfronteiriça que liga a União e o Reino Unido através da ligação fixa do canal da Mancha até à estação e terminal fronteiriços de Calais-Fréthun, sem obtenção de uma licença ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE de uma autoridade responsável pela concessão das licenças da União.

A fim de assegurar a conectividade entre a União e o Reino Unido, afigura-se essencial que as empresas ferroviárias continuem a operar até à estação fronteiriça de Calais-Fréthun. Para o efeito, o período de validade das suas licenças emitidas pelo Reino Unido ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE e dos respetivos certificados de segurança emitidos pela Comissão Intergovernamental deve ser prorrogado por um período de nove meses a contar da data de aplicação do presente regulamento. Trata-se do prazo solicitado pelas autoridades francesas. Esta prorrogação dará tempo suficiente para a negociação e a celebração de um acordo transfronteiriço entre a França e o Reino Unido nos termos do artigo 14.º da Diretiva 2012/34/UE e de um acordo tal como previsto na Decisão (UE) 2020/1531, bem como para a adoção de quaisquer outras medidas previstas no direito da União que sejam necessárias para evitar perturbações. Este período permitiria concluir plenamente estes procedimentos, por conseguinte, a Comissão considera que se trata da prorrogação máxima que pode ser razoavelmente concedida. Caso as negociações bilaterais não sejam concluídas a tempo, as empresas ferroviárias em causa terão de obter uma licença da UE nos termos da Diretiva 2012/34/UE na data em que o presente regulamento deixar de ser aplicável.

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

A presente proposta pretende ser uma *lex specialis* que abordará algumas das consequências decorrentes do facto de o direito da União deixar de ser aplicável no Reino Unido e de, salvo disposição em contrário, os certificados e autorizações emitidos pela Comissão

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 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.

⁶ 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).

Intergovernamental deixarem de ser válidos ao abrigo do direito da União no termo do período de transição. O mesmo se aplica às licenças de exploração emitidas pela autoridade responsável pela concessão das licenças do Reino Unido. Os termos propostos limitam-se estritamente ao necessário neste respeito, 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 as outras políticas da União**

A proposta diz respeito à segurança e à conectividade ferroviárias, em complemento da Diretiva (UE) 2016/798, que substituiu a Diretiva 2004/49/CE, assim como a Diretiva 2012/34/UE. A intenção é assegurar a continuidade dos serviços ferroviários transfronteiriços com o Reino Unido após o termo do período de transição.

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 (em 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 (UE) 2016/798 e a Diretiva 2012/34/UE. Este formato responde igualmente da melhor forma à urgência da situação/do contexto, uma vez que o tempo disponível antes do termo do período de transição é demasiado curto para permitir uma transposição das disposições contidas numa diretiva.

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 existente**

Este ponto não é aplicável devido à natureza excecional, temporária e pontual do evento que justifica a presente proposta.

- **Consultas das partes interessadas**

Os desafios decorrentes do termo do período de transição estabelecido no acordo de saída, a necessidade de nos prepararmos para as mudanças inevitáveis em 1 de janeiro de 2021 e eventuais medidas adicionais a prever foram discutidas com os representantes dos Estados-Membros e as partes interessadas no contexto de reuniões específicas.

Tema comum nos pontos de vista apresentados foi a necessidade de uma intervenção reguladora para assegurar a continuidade das operações na ligação fixa do canal da Mancha quando o direito da União deixar de se aplicar ao Reino Unido.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

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 à natureza de curto prazo da medida proposta. Não existem outras opções estratégicas que sejam material e juridicamente diferentes daquela 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 acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

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

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

Não aplicável.

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

O regulamento proposto (artigo 1.º) aplica-se:

- (a) Às autorizações de segurança emitidas pela Comissão Intergovernamental nos termos do artigo 11.º da Diretiva 2004/49/CE ao gestor de infraestrutura da ligação fixa do canal da Mancha;
- (b) Aos certificados de segurança emitidos pela Comissão Intergovernamental nos termos do artigo 10.º da Diretiva 2004/49/CE às empresas ferroviárias estabelecidas no Reino Unido que utilizem a ligação fixa do canal da Mancha;
- (c) Às licenças emitidas ao abrigo do capítulo III da Diretiva 2012/34/UE às empresas ferroviárias estabelecidas no Reino Unido que utilizem a infraestrutura

transfronteiriça que liga a União ao Reino Unido através do túnel do canal da Mancha.

O artigo 3.º prorroga por um período de dois meses a validade das autorizações de segurança do gestor de infraestrutura e por um período de nove meses a validade dos certificados de segurança e das licenças das empresas ferroviárias. Prorroga igualmente a validade das licenças de exploração emitidas ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE por um período de nove meses. Limita a validade das licenças assim prorrogadas ao território situado entre a estação e terminal fronteiriços referidos no anexo do presente regulamento e o Reino Unido.

O artigo 4.º prevê que tais autorizações, certificados e licenças estão sujeitos respetivamente à Diretiva (UE) 2016/798 e à Diretiva 2012/34/UE e exige que os seus titulares cooperem com a autoridade nacional de segurança e com a autoridade responsável pela concessão das licenças francesas e, bem assim, que prestem as informações necessárias. Ao abrigo do artigo 5.º, a autoridade nacional de segurança e a autoridade responsável pela concessão das licenças francesas devem verificar se os titulares dessas autorizações, certificados e licenças cumprem o direito da União.

Além disso, são conferidas competências de execução à Comissão no que diz respeito à retirada da vantagem conferida aos titulares dos certificados, autorizações e licenças em questão, sempre que não esteja assegurada a conformidade com os requisitos da União.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo a determinados aspetos da segurança e da conectividade ferroviárias
respeitantes à infraestrutura transfronteiriça que liga a União e o Reino Unido através
da 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, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Após consulta do Comité Económico e Social Europeu⁷,

Após consulta ao Comité das Regiões⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo sobre a Saída do Reino Unido da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica («acordo de saída») foi celebrado pela União através da Decisão (UE) 2020/135 do Conselho, e entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2020. O período de transição referido no artigo 126.º do acordo de saída, durante o qual o direito da União continua a ser aplicável no e ao Reino Unido em conformidade com o artigo 127.º do mesmo acordo, termina em 31 de dezembro de 2020.
- (2) O artigo 10.º do Tratado entre a República Francesa 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.
- (3) Até ao termo do período de transição previsto no acordo de saída, a Comissão Intergovernamental constitui a autoridade nacional de segurança na aceção da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹. Nessa capacidade, aplica na totalidade da ligação fixa do canal da Mancha as disposições pertinentes do direito da

⁷ JO C de , p. .

⁸ JO C de , p. .

⁹ 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).

União em matéria de segurança e, ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797¹⁰ do Parlamento Europeu e do Conselho, de interoperabilidade ferroviária.

- (4) Após o termo do período de transição, exceto disposição em contrário, o direito da União deixará de ser aplicável à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob a jurisdição do Reino Unido e, no que respeita à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob jurisdição francesa, a Comissão Intergovernamental deixará de ser uma autoridade nacional de segurança obrigada ao direito da União. A autorização de segurança do gestor de infraestrutura da ligação fixa do canal da Mancha e os certificados de segurança das empresas ferroviárias que operam através da ligação fixa do canal da Mancha emitidos pela Comissão Intergovernamental nos termos dos artigos 11.º e 10.º, respetivamente, da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹, deixariam de ser válidos a partir de 1 de janeiro de 2021.
- (5) Por meio da Decisão (UE) 2020/1531 do Parlamento Europeu e do Conselho¹², a França foi habilitada a negociar, assinar e celebrar um acordo internacional com o Reino Unido relativo à aplicação das regras de segurança e interoperabilidade ferroviárias da União à ligação fixa do canal da Mancha, com o objetivo de manter um regime de segurança unificado. Mediante o Regulamento (UE) 2020/1530 do Parlamento Europeu e do Conselho¹³, a Diretiva (UE) 2016/798 foi alterada, nomeadamente no que diz respeito às regras aplicáveis às autoridades nacionais de segurança.
- (6) Com base nestas alterações e sob reserva de um acordo tal como previsto na Decisão (UE) 2020/1531, e mediante determinadas condições, a Comissão Intergovernamental poderá continuar a ser a única autoridade de segurança para a totalidade da ligação fixa do canal da Mancha, conquanto constituindo, no que diz respeito à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob jurisdição francesa, a autoridade nacional de segurança na aceção do artigo 3.º, ponto 7), da Diretiva (UE) 2016/798. Todavia, não se afigura provável que um acordo como o contemplado na Decisão (UE) 2020/1531 tenha entrado em vigor no termo do período de transição.
- (7) Sem esse acordo, a partir de 1 de janeiro de 2021, a Comissão Intergovernamental deixará de ser considerada a autoridade nacional de segurança na aceção do artigo 3.º, ponto 7), da Diretiva (UE) 2016/798, no que diz respeito à parte da ligação fixa do canal da Mancha sob jurisdição francesa. As autorizações de segurança e os certificados de segurança emitidos pela Comissão Intergovernamental deixarão de ser válidos. A autoridade nacional de segurança francesa tornar-se-á a autoridade nacional

¹⁰ 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.

¹¹ 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).

¹² Decisão (UE) 2020/1531 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2020 que habilita a França a negociar, assinar e celebrar um acordo internacional complementar ao Tratado entre a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativamente à Construção e Exploração por Concessionários Privados de uma ligação fixa do canal da Mancha, JO L 352 de 22.10.2020, p.4.

¹³ Regulamento (UE) 2020/1530 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2020 que altera a Diretiva (UE) 2016/798 no que respeita à aplicação da regras de segurança e de interoperabilidade ferroviárias na ligação fixa do canal da Mancha, JO L 352 de 22.10.2020, p.1.

de segurança competente para o troço da ligação fixa do canal da Mancha sob jurisdição francesa.

- (8) À luz da importância económica da ligação fixa do canal da Mancha para a União, é essencial que esta continue a funcionar após 1 de janeiro de 2021. Para tal, a autorização de segurança emitida pela Comissão Intergovernamental e referida no considerando 4 deve permanecer válida por um período máximo de dois meses a contar da data de aplicação do presente regulamento, o que se afigura suficiente para permitir à autoridade nacional de segurança francesa emitir a sua própria autorização de segurança.
- (9) As licenças emitidas ao abrigo do capítulo III da Diretiva 2012/34/UE a empresas ferroviárias estabelecidas no Reino Unido deixarão de ser válidas no termo do período de transição. Em 10 de novembro de 2020, nos termos do artigo 14.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴, a França notificou a Comissão da sua intenção de encetar negociações sobre um acordo transfronteiriço com o Reino Unido. O objetivo de tal acordo seria permitir que as empresas ferroviárias estabelecidas e licenciadas no Reino Unido pudessem utilizar a infraestrutura transfronteiriça que liga a União e o Reino Unido através da ligação fixa do canal da Mancha até à estação e terminal fronteiriços de Calais-Fréthun, sem obtenção de uma licença ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE de uma autoridade responsável pela concessão das licenças da União.
- (10) A fim de assegurar a conectividade entre a União e o Reino Unido, afigura-se essencial que as empresas ferroviárias referidas no considerando 9 continuem a operar. Para o efeito, o período de validade das suas licenças emitidas pelo Reino Unido ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE e dos respetivos certificados de segurança emitidos pela Comissão Intergovernamental deve ser prorrogado por um período de nove meses a contar da data de aplicação do presente regulamento, o que é suficiente para permitir que os Estados-Membros em causa tomem as medidas necessárias para assegurar a conectividade em conformidade com a Diretiva 2012/34/UE, a Diretiva (UE) 2016/798 e com base num acordo conforme previsto na Decisão (UE) 2020/1531, consoante o caso.
- (11) 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 dos certificados, autorizações e licenças, sempre que não se puder garantir o cumprimento das exigências da União. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽⁶⁾. Deve ser utilizado o procedimento de exame para a adoção dessas medidas, dado o seu potencial impacto na segurança ferroviária. A Comissão deverá adotar atos de execução imediatamente aplicáveis se, em casos devidamente justificados, imperativos de urgência assim o exigirem
- (12) Dada a urgência acarretada pelo termo do período de transição anteriormente referido, afigura-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.

¹⁴ 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).

- (13) Uma vez que o objetivo do presente regulamento, nomeadamente, estabelecer medidas provisórias sobre determinados aspetos de segurança e conectividade ferroviárias que se prendem com o termo do período de transição referido no considerando 1, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação proposta, ser mais bem alcançado a nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (14) As disposições do presente regulamento devem entrar em vigor com caráter de urgência e ser aplicáveis a partir do dia seguinte ao termo do período de transição,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito

1. O presente regulamento estabelece disposições específicas, com vista ao termo do período de transição referido no artigo 126.º do acordo de saída, respeitantes a determinados certificados de segurança e autorizações de segurança emitidos ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE e a determinadas licenças de empresas ferroviárias emitidas ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, referidas no n.º 2.
2. O presente regulamento é aplicável aos seguintes certificados, autorizações e licenças, que são válidos até 31 de dezembro de 2020:
 - (a) 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 através do túnel do canal da Mancha;
 - (b) Certificados de segurança emitidos ao abrigo do artigo 10.º da Diretiva 2004/49/UE às empresas ferroviárias estabelecidas no Reino Unido que utilizem a infraestrutura transfronteiriça que liga a União ao Reino Unido através do túnel do canal da Mancha;
 - (c) Licenças emitidas ao abrigo do capítulo III da Diretiva 2012/34/UE às empresas ferroviárias estabelecidas no Reino Unido que utilizem a infraestrutura transfronteiriça que liga a União ao Reino Unido através do túnel do canal da Mancha.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições correspondentes da Diretiva 2012/34/UE e da Diretiva (UE) 2016/798 e os atos delegados e de execução adotados ao abrigo dessas diretivas e da Diretiva 2004/49/CE.

Artigo 3.º

Validade das autorizações de segurança, certificados de segurança e licenças de exploração

1. As autorizações de segurança referidas no artigo 1.º, n.º 2, alínea a), são válidas por dois meses a partir da data de aplicação do presente regulamento.
2. Os certificados de segurança referidos no artigo 1.º, n.º 2, alínea b), são válidos por nove meses a partir da data de aplicação do presente regulamento. A sua validade serve apenas para efeitos de chegada à estação e terminal fronteiriços referidos no anexo do presente regulamento em proveniência do Reino Unido ou partida dessas estações e terminais para o Reino Unido.
3. As licenças referidas no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), são válidas por nove meses a partir da data de aplicação do presente regulamento. Em derrogação do disposto no artigo 23.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, a validade destas licenças restringe-se apenas ao território situado entre a estação e terminal fronteiriços referidos no anexo do presente regulamento e o Reino Unido.

Artigo 4.º

Regras e obrigações em matéria de certificados de segurança e autorizações de segurança

1. Os certificados de segurança, as autorizações de segurança e as licenças regidas pelo artigo 3.º do presente regulamento estão sujeitos às regras que lhes são aplicáveis nos termos da Diretiva 2012/34/UE e da Diretiva (UE) 2016/798 e em conformidade com os atos de execução e delegados adotados ao abrigo dessas diretivas.
2. Os titulares dos certificados de segurança, das autorizações de segurança e das licenças referidos no artigo 1.º, n.º 2, e, consoante for adequado, a autoridade que os emita, se for diferente da autoridade nacional de segurança em cujo território a infraestrutura está situada na União e sob cuja competência a estação e o terminal fronteiriços enumerados no anexo se situam, cooperam com essa autoridade nacional de segurança e facultam-lhe todas as informações e documentos pertinentes.
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 do presente artigo, a Comissão pode, após notificação da autoridade nacional de segurança, adotar atos de execução a fim de suprimir as vantagens conferidas ao titular nos termos do artigo 3.º. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 7.º, n.º 2.
4. Os titulares dos certificados de segurança, das autorizações de segurança e das licenças 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 2012/34/CE ou 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 do presente artigo, a autoridade que emitiu os certificados de segurança, as autorizações de segurança e as licenças referidas no artigo 1.º, n.º 2, bem como os titulares de tais certificados, autorizações e licenças, da sua intenção de proceder a essa supressão, dando-lhes a oportunidade de apresentarem as suas observações.

6. No que diz respeito às licenças referidas no artigo 1.º, n.º 2, alínea c), para efeitos dos n.ºs 1 a 5 do presente artigo, as referências a uma autoridade nacional de segurança devem ser entendidas como referências a uma autoridade responsável pela concessão das licenças definida no artigo 3.º, ponto 15), da Diretiva 2012/34/UE.

Artigo 5.º

Monitorizar a conformidade com o direito da União

1. A autoridade nacional de segurança referida no artigo 4.º, n.º 2, deve monitorizar as normas de segurança ferroviária aplicáveis às empresas ferroviárias que utilizam a infraestrutura transfronteiriça referida no artigo 1.º, n.º 2, alínea a), e que se aplicam a essa infraestrutura transfronteiriça. Além disso, a autoridade nacional de segurança deve verificar se os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias cumprem os requisitos de segurança estabelecidos na legislação da União. Sempre que for caso disso, a autoridade nacional de segurança apresenta à Comissão e à Agência Ferroviária da União Europeia uma recomendação para que a Comissão atue em conformidade com o disposto no n.º 2 do presente artigo.

A autoridade responsável pela concessão das licenças referida no artigo 4.º, n.º 2, em conjugação com o disposto no n.º 6, do presente regulamento, deve monitorizar se os requisitos dos artigos 19.º a 22.º da Diretiva 2012/34/UE continuam a ser cumpridos em relação às empresas ferroviárias licenciadas pelo Reino Unido a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, alínea c), do presente regulamento.

2. Sempre que a Comissão tiver dúvidas justificadas de que as normas de segurança aplicadas à exploração dos serviços ferroviários ou da infraestrutura transfronteiriços abrangidos 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, adotar atos de execução a fim de suprimir as vantagens conferidas ao titular nos termos do artigo 3.º Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 7.º, n.º 2, aplicando-se isto *mutatis mutandis* sempre que a Comissão tenha dúvidas justificadas a respeito do cumprimento dos requisitos referidos no segundo parágrafo do n.º 1.
3. Para efeitos do n.º 1 do presente artigo, a autoridade nacional de segurança ou a autoridade responsável pela concessão das licenças referidas no artigo 4.º, n.º 2, em conjugação com o n.º 6, podem solicitar informações às autoridades competentes relevantes, definindo um prazo razoável. Caso as informações requeridas não tenham sido entregues pelas autoridades competentes nos prazos determinados, ou estejam incompletas, a Comissão pode, após notificação da autoridade nacional de segurança, ou da autoridade responsável pela concessão das licenças referidas no artigo 4.º, n.º 2, em conjugação com o n.º 6, conforme adequado, adotar atos de execução a fim de suprimir as vantagens conferidas ao titular nos termos do artigo 3.º. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 7.º, n.º 2,
4. Antes de suprimir as vantagens conferidas 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 os certificados de segurança, as autorizações de segurança e as licenças referidas no artigo 1.º, n.º 2, os titulares de tais certificados, autorizações e licenças, assim como a autoridade nacional de segurança e a autoridade responsável pela concessão das licenças 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

Comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 51.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾ e pelo comité referido no artigo 62.º da Diretiva 2012/34/UE. Estes comités são comités 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. O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2021.
3. O presente regulamento deixa de ser aplicável a partir de 1 de outubro de 2021.

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

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

Bruxelas, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

ANNEX

ANEXO

da

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho

**relativo a determinados aspetos da segurança e da conectividade ferroviárias
respeitantes à infraestrutura transfronteiriça que liga a União e o Reino Unido através
da ligação fixa do canal da Mancha**

ANEXO

A estação e o terminal fronteiriços referidos nos artigos 3.º e 4.º são os seguintes:

FRANÇA

Calais-Fréthun