



Bruxelas, 10.12.2020  
COM(2020) 831 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO  
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ  
DAS REGIÕES**

**sobre as medidas de contingência aplicáveis caso não seja celebrado um acordo sobre  
uma futura parceria com o Reino Unido**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. INTRODUÇÃO .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>2. A PRONTIDÃO É MAIS IMPORTANTE DO QUE NUNCA .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>3. NECESSIDADE DE MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA ESPECÍFICAS DA UE EM CASO DE SAÍDA SEM ACORDO .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>4. MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA CUJA APLICAÇÃO A PARTIR DE JANEIRO DE 2021 É PROPOSTA ....</b>         | <b>7</b>  |
| <b>4.1 Conectividade fundamental e segurança no setor da aviação.....</b>                            | <b>7</b>  |
| <b>4.2 Conectividade do transporte rodoviário .....</b>  | <b>8</b>  |
| <b>4.3 Ligação ferroviária pelo túnel da Mancha.....</b>   | <b>10</b> |
| <b>4.4 Pescas .....</b>  | <b>11</b> |
| <b>5. REDUZIR O IMPACTO GRAÇAS AO ORÇAMENTO DA UE .....</b>  | <b>11</b> |
| <b>5.1 Reserva de Ajustamento ao Brexit .....</b>  | <b>11</b> |
| <b>5.2 Programas e instrumentos previstos no orçamento da UE para 2021-2027 .....</b>                | <b>12</b> |
| <b>6. PRINCÍPIOS APLICÁVEIS ÀS MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA A NÍVEL DOS ESTADOS-MEMBROS ..</b>            | <b>12</b> |
| <b>7. RESPOSTA A EVENTUAIS PERTURBAÇÕES APÓS O TERMO DO PERÍODO DE TRANSIÇÃO .....</b>               | <b>13</b> |

## 1. INTRODUÇÃO

Em 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («Reino Unido») saiu da União Europeia («UE») e da Comunidade Europeia da Energia Atômica («Euratom»), a seguir designadas por «União». O Acordo de Saída<sup>1</sup>, que entrou em vigor nessa data, procura assegurar uma saída ordenada do Reino Unido.

O Acordo de Saída prevê um **período de transição** durante o qual o direito da União continua a aplicar-se ao Reino Unido e no seu território<sup>2</sup>. Esse período terminará em **31 de dezembro de 2020**<sup>3</sup>. O Reino Unido abandonará então o mercado único e a união aduaneira da UE, assim como todas as políticas da União, deixando o direito da UE de se aplicar ao Reino Unido e no seu território.

As disposições materiais do Acordo de Saída são aplicáveis independentemente do resultado das negociações sobre as futuras relações. Tais disposições preveem:

- A **continuidade da proteção dos direitos dos cidadãos**, incluindo dos direitos em matéria de segurança social, tanto dos cidadãos da UE como dos nacionais britânicos ao longo de toda a sua vida;
- Um **acerto financeiro** que assegura que o Reino Unido e a União honram todas as obrigações financeiras assumidas enquanto o Reino Unido era membro da União. Esse acerto assegura igualmente que os projetos e programas da UE ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual (2014-2020) podem ser financiados como previsto até ao seu encerramento, proporcionando assim segurança a todos os beneficiários dos programas da UE, incluindo os britânicos<sup>4</sup>;
- Uma solução juridicamente operacional que evita que seja criada uma fronteira física na ilha da Irlanda, que protege a economia de toda a ilha e o Acordo de Sexta-Feira Santa (Acordo de Belfast) em todas as suas dimensões e que salvaguarda ao mesmo tempo a integridade do mercado único da UE (**Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte**; a maior parte dessas disposições será aplicável após o termo do período de transição);
- A proteção dos interesses das pessoas que residem ou trabalham no território das zonas de soberania do Reino Unido em Chipre (**Protocolo relativo às zonas de soberania**, aplicável a partir do termo do período de transição);

---

<sup>1</sup> Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atômica, JO L 29 de 31.1.2020, p. 7 («Acordo de Saída»).

<sup>2</sup> Sob reserva de algumas derrogações previstas no artigo 127.º do Acordo de Saída, nenhuma das quais relevante no contexto da presente comunicação.

<sup>3</sup> O Acordo de Saída previa a possibilidade de prorrogação do período de transição por um ou dois anos após 31 de dezembro de 2020. Na reunião de alto nível de 15 de junho de 2020, as partes tomaram nota da decisão do Reino Unido de não solicitar a prorrogação do período de transição.

<https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2020/06/15/eu-uk-statement-following-the-high-level-meeting-on-15-june-2020/>

<sup>4</sup> Com exceção dos instrumentos financeiros aprovados após a saída do Reino Unido.

- Uma cooperação estreita entre a Espanha e o Reino Unido quanto a Gibraltar no que se refere à aplicação das disposições do Acordo de Saída relativas aos direitos dos cidadãos e à cooperação administrativa entre as autoridades competentes em vários domínios (**Protocolo relativo a Gibraltar**, que deixará de ser aplicável no termo do período de transição, com exceção do artigo 1.º relativo aos direitos dos cidadãos);
- **Outras disposições necessárias para uma saída ordenada do Reino Unido**, que garantem, nomeadamente:
  - a **liquidação ordenada dos acordos e procedimentos de cooperação** entre o Reino Unido e os Estados-Membros em matérias relevantes do direito da UE;
  - **clareza jurídica quanto às mercadorias já introduzidas no mercado** ou que se encontrem em circulação entre a UE e o Reino Unido no final do período de transição;
  - **continuidade das proteções e salvaguardas** no Reino Unido quanto a uma vasta gama de questões, desde os direitos de propriedade intelectual da UE aos dados pessoais transmitidos antes do termo do período de transição ou tratados posteriormente no Reino Unido com base no Acordo de Saída, assim como o material da Euratom que se encontra no Reino Unido.

**O resultado das negociações entre a UE e o Reino Unido sobre um acordo para uma futura parceria é ainda incerto, pese embora o período de transição esteja quase a terminar.** A Comissão continuará a envidar todos os esforços para concluir as negociações de um acordo que salvaguarde os interesses da UE.

A UE irá prosseguir as negociações com o Reino Unido a fim de estabelecer com este país uma parceria ambiciosa, vasta, profunda e flexível, que imponha condições abrangentes em matéria de concorrência equitativa e de governação. No entanto, dado estarmos quase no termo do período de transição, é impossível garantir que tal acordo venha a entrar em vigor em 1 de janeiro de 2021, o que implicaria um período de tempo sem qualquer acordo. A presente comunicação e as medidas de contingência hoje propostas têm por objetivo acautelar esse período. Consequentemente, excetuando o regulamento relativo à segurança da aviação, as medidas de contingência propostas deixarão automaticamente de vigorar logo que entre em vigor um acordo ou, se este não entrar em vigor, cessam de vigorar após um período determinado (seis meses para as medidas relacionadas com os serviços aéreos e rodoviários e um ano para as respeitantes às pescas).

**Caso não haja um acordo em vigor em 1 de janeiro de 2021, as relações entre o Reino Unido e a União rege-se-ão, na sua maior parte, pelos quadros internacionais multilaterais** de que o Reino Unido e a UE e/ou os Estados-Membros são partes, assim como pelo direito interno da UE ou dos Estados-Membros aplicável a países terceiros. A título de exemplo, o comércio de bens e serviços entre a UE e o Reino Unido passaria a fazer-se nos termos das normas da Organização Mundial do Comércio, aplicando cada um das partes às mercadorias originárias da outra direitos aduaneiros com base no princípio da nação mais

favorecida. Do mesmo modo, a cooperação policial e judiciária passaria a assentar numa série de convenções e outros instrumentos internacionais.

No entanto, no setor da aviação, não existe nenhuma solução de recurso de carácter internacional deste tipo, enquanto, no que respeita ao transporte rodoviário, a solução de recurso que consiste na emissão de licenças ao abrigo do regime da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) é claramente insuficiente no que se refere ao Reino Unido. Isto poderá criar perturbações insuperáveis e gerar graves riscos para os interesses da UE.

Além disso, se em 1 de janeiro de 2021 não houver um acordo em vigor, não se poderá garantir o acesso dos navios de pesca da UE e do Reino Unido às águas da outra parte, apesar da importância da pesca para a subsistência económica das comunidades costeiras e da necessidade de garantir a sustentabilidade das pescas.

Nestes três domínios, a Comissão considera necessário que sejam **adotadas medidas de contingência**<sup>5</sup>.

**Se, em 1 de janeiro de 2021, estiver em vigor um acordo sobre uma futura parceria, as medidas de contingência não serão aplicadas.**

## **2. A PRONTIDÃO É MAIS IMPORTANTE DO QUE NUNCA**

Em 1 de janeiro de 2021, irão ocorrer várias perturbações, independentemente de estar ou não em vigor um acordo entre a UE e o Reino Unido sobre as suas futuras relações. Trata-se de uma consequência natural da decisão do Reino Unido de sair da União e de abandonar o mercado único e a união aduaneira da UE. A Comissão foi sempre muito clara a este respeito<sup>6</sup>.

Na comunicação sobre os preparativos para fazer face ao final do período de transição entre a União Europeia e o Reino Unido, de 9 de julho de 2020<sup>7</sup>, a Comissão reiterou a necessidade de as administrações públicas, as empresas e os cidadãos tomarem todas as medidas necessárias para se preparar para as mudanças que inevitavelmente terão lugar em virtude das decisões tomadas pelo Reino Unido, mesmo que venha a entrar em vigor um acordo sobre uma futura parceria.

Por outro lado, a Comissão publicou 89 notas de orientação setoriais<sup>8</sup> com informações pormenorizadas sobre as alterações expectáveis e as medidas que deveriam ser adotadas pelas

---

<sup>5</sup> Independentemente das negociações UE-Reino Unido sobre a futura parceria, é igualmente necessária uma medida temporária que garanta a continuidade do funcionamento da ligação fixa trans-Mancha através do túnel da Mancha a partir de 1 de janeiro de 2021; Ver ponto 4.3 da presente comunicação.

<sup>6</sup> Ver as comunicações da Comissão sobre a preparação para o Brexit: COM/2018/556 final/2; COM/2018/880 final; COM(2018) 890; COM(2019) 195 final; COM(2019) 276 final; COM(2019) 394 final.

<sup>7</sup> COM(2020) 324 final.

<sup>8</sup> As notas de orientação foram publicadas no seguinte endereço: [https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period\\_pt](https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_pt)

administrações nacionais, pelas empresas e pelos cidadãos. Essas comunicações abrangem o comércio de produtos alimentares, de consumo e industriais, os serviços, o IVA, os direitos de autor e de propriedade intelectual, a justiça civil, o direito das sociedades e as alfândegas.

Desde julho que os serviços da Comissão têm mantido reuniões bilaterais com cada um dos 27 Estados-Membros, a fim de abordar o estado de preparação das respetivas administrações nacionais. A conclusão global é que estas se encontram bem preparadas para as inevitáveis alterações que terão lugar em 1 de janeiro de 2021. Importa, contudo, prosseguir os esforços de sensibilização, nomeadamente junto das pequenas e médias empresas com maior exposição ao Reino Unido, que poderão não estar ainda plenamente familiarizadas com os procedimentos de negociação com um país terceiro.

Para tal, nos últimos meses, a Comissão lançou uma série de campanhas de informação e intensificou as ações de divulgação junto das partes interessadas. A Comissão tem também ministrado formação e fornecido orientações às administrações dos Estados-Membros quanto aos preparativos para o Brexit, tencionando prosseguir com a organização de seminários setoriais com todos os Estados-Membros a nível técnico, a fim de os ajudar a aperfeiçoar esses preparativos, nomeadamente quanto ao controlo fronteiriço de pessoas e mercadorias.

Os anexos da presente comunicação contêm informações mais pormenorizadas sobre estas ações, incluindo uma lista completa dos «avisos de preparação» e uma panorâmica das principais áreas de sensibilização das partes interessadas.

Importa igualmente recordar que a UE e o Reino Unido manifestaram, no preâmbulo do Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte, o firme compromisso de darem continuidade ao programa PEACE+. Uma vez que se trata de um programa de Cooperação Territorial Europeia, é possível celebrar uma convenção de financiamento que garanta a continuidade do programa PEACE+ mesmo em caso de saída sem acordo, segundo as linhas adotadas para a participação de países terceiros neste tipo de programas. A Comissão irá prosseguir essas negociações de forma a dispor de uma convenção de financiamento deste tipo que cubra todas as situações possíveis.

### **3. NECESSIDADE DE MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA ESPECÍFICAS DA UE EM CASO DE SAÍDA SEM ACORDO**

O período de transição está a chegar ao seu termo, subsistindo a incerteza quanto ao facto de, em 1 de janeiro de 2021, poder estar ou não em vigor um acordo sobre uma futura parceria UE-Reino Unido. Caso não se chegue a acordo até essa data, a Comissão tenciona manter a sua disponibilidade para prosseguir as negociações sobre uma nova parceria durante o ano de 2021. No entanto, é evidente que será necessário adotar medidas específicas para cobrir o período até à entrada em vigor de um eventual acordo e para proteger os interesses da UE.

**A Comissão propõe, assim, que se prepare um número limitado de medidas de contingência específicas**, de modo a garantir que a UE está plenamente preparada para um cenário de saída sem acordo<sup>9</sup>. As medidas em causa assentariam nos seguintes princípios:

a. **As medidas de contingência não poderão proporcionar continuidade ou replicar os benefícios da adesão à UE ou do período de transição. Também não poderão proporcionar uma situação tão benéfica como a eventualmente prevista num acordo de parceria.** Consequentemente, as medidas de contingência não poderão nunca, por princípio, ser mais abrangentes do que o proposto pela UE ao Reino Unido no quadro do projeto de Acordo sobre a Nova Parceria entre a União Europeia e o Reino Unido, publicado em 18 de março de 2020<sup>10</sup>.

b. As medidas de contingência **devem ter por objetivo prevenir ou atenuar perturbações desproporcionadas resultantes de um cenário de saída sem acordo**, só devendo ser aplicadas se tais perturbações não puderem ser corrigidas ou atenuadas mediante a aplicação de acordos internacionais ou multilaterais em vigor ou dos preparativos adequados. As medidas de contingência não podem, de modo algum, servir para compensar os agentes económicos por não terem tomado as medidas necessárias.

c. **As medidas de contingência devem proporcionar uma solução provisória, enquanto prosseguirem as negociações sobre uma futura parceria, não se destinando a atenuar duradouramente os impactos negativos do Brexit.** Devem ter um carácter **temporário** e não substituir-se a um acordo de longo prazo.

d. De acordo com o princípio da subsidiariedade, **as medidas de contingência só devem ser adotadas se for indispensável uma intervenção à escala da União para proteger os interesses da UE** ou prevenir distorções/fragmentação do mercado interno, quando não seja possível alcançar um resultado semelhante através de uma intervenção a nível dos Estados-Membros.

---

<sup>9</sup> Importa recordar que várias medidas legislativas da União adotadas em 2019 continuarão em vigor ou passarão a ser aplicáveis no final do período de transição, nomeadamente:

- a inclusão do Reino Unido na lista de países terceiros cujos nacionais estão isentos da obrigação de visto para estadas de curta duração; Regulamento (UE) 2019/592 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de abril de 2019, que altera o Regulamento (UE) 2018/1806 que fixa a lista dos países terceiros cujos nacionais estão sujeitos à obrigação de visto para transpor as fronteiras externas e a lista dos países terceiros cujos nacionais estão isentos dessa obrigação, no que diz respeito à saída do Reino Unido da União (JO L 103I de 12.4.2019, p. 1);
- a repartição dos contingentes pautais da Organização Mundial do Comércio da UE no âmbito da OMC entre a União Europeia e o Reino Unido; Retificação do Regulamento (UE) 2019/216 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de janeiro de 2019, relativo à repartição dos contingentes pautais incluídos na lista da União no âmbito da OMC na sequência da saída do Reino Unido da União, e que altera o Regulamento (CE) n.º 32/2000 do Conselho (JO L 38 de 8.2.2019); JO L 85I de 27.3.2019, p. 69.

<sup>10</sup> Ver: [https://ec.europa.eu/info/publications/draft-text-agreement-new-partnership-united-kingdom\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/draft-text-agreement-new-partnership-united-kingdom_en).

e. As medidas de contingência são, pela sua natureza, **unilaterais**, sendo adotadas para proteger os interesses da UE. Em alguns casos, porém, a sua aplicação dependerá da reciprocidade por parte do Reino Unido.

f. O âmbito de aplicação territorial das medidas não abrange Gibraltar.

#### **4. MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA CUJA APLICAÇÃO A PARTIR DE JANEIRO DE 2021 É PROPOSTA**

Para além da proposta sobre a ligação ferroviária através do túnel da Mancha, adotada em 27 de novembro de 2020, a Comissão adotou hoje um conjunto de quatro propostas legislativas. A Comissão trabalhará em estreita colaboração com o Parlamento Europeu e o Conselho a fim de garantir a adoção das mesmas antes do final de 2020.

##### **4.1 Conectividade fundamental e segurança no setor da aviação**

a) Se, no final do período de transição, não houver uma medida de contingência em vigor quanto ao transporte aéreo, o tráfego aéreo entre a UE e o Reino Unido será interrompido.

**A fim de assegurar a conectividade aérea fundamental, a Comissão adotou hoje uma proposta de regulamento que assegura a prestação de certos serviços aéreos entre o Reino Unido e a UE por um período de tempo limitado.**

Esta medida permitiria, **por um período máximo de seis meses**, que as transportadoras aéreas do Reino Unido sobrevoassem o território da União sem aterrar, fizessem escala no território da União para fins não comerciais e prestassem serviços regulares e não regulares de transporte aéreo internacional de passageiros e carga entre o Reino Unido e a UE (terceira e quarta «liberdades do espaço aéreo»). Este regime ficaria dependente da concessão pelo Reino Unido de direitos equivalentes às transportadoras aéreas da União, assim como à prestação de garantias sólidas em matéria de concorrência leal e de respeito efetivo por esses direitos e garantias.

Para o efeito, a proposta de regulamento de contingência confere à Comissão competências de execução análogas às previstas no Regulamento (UE) 2019/502 relativo às regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União<sup>11</sup>, que não foi aplicado devido à entrada em vigor do Acordo de Saída.

b) Sem uma medida de contingência em matéria de **segurança da aviação**, os certificados de projeto já emitidos pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESAs) a empresas sediadas no Reino Unido antes do termo do período de transição deixarão de ser

---

<sup>11</sup> Regulamento (UE) 2019/502 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de março de 2019, relativo às regras comuns que garantem a conectividade aérea fundamental no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União (JO L 85I de 27.3.2019, p. 49).

válidos na União. Quanto a estes certificados, a partir do termo do período de transição, o Reino Unido, enquanto país terceiro, passará a ser o responsável («Estado de projeto»). O mesmo se aplica aos certificados emitidos por entidades de projeto estabelecidas no Reino Unido e certificadas pela AESA. Se esses certificados de projeto deixassem de ser válidos na UE, muitas aeronaves da UE que contêm produtos com certificados de projeto da AESA emitidos a empresas britânicas não seriam autorizadas a voar.

**Conseqüentemente, a Comissão adotou hoje uma proposta de regulamento que visa assegurar que os produtos ou projetos aeronáuticos afetados, certificados pela AESA ou por uma entidade de projeto certificada pela mesma antes do final do período de transição, podem continuar a ser utilizados nas aeronaves da União sem perturbações.** Esta medida só seria aplicável às aeronaves registradas na União.

c) Já no que se refere à propriedade e ao controlo das transportadoras aéreas da UE, a Comissão não proporá novas medidas de contingência. O Regulamento (UE) 2019/502, adotado em fevereiro de 2019, não chegou a ser aplicado, salvo no que se refere a alguns elementos<sup>12</sup>. Previa, contudo, um período de carência de seis meses para que as transportadoras aéreas tomassem as medidas necessárias para assegurar o cumprimento integral das exigências em matéria de propriedade e controlo. Esse período de carência estava dependente de as transportadoras aéreas apresentarem às autoridades nacionais competentes um plano satisfatório com medidas corretivas. Tal obrigação era aplicável a partir da entrada em vigor do regulamento. Algumas transportadoras aéreas tomaram as medidas necessárias, pelo que as medidas de contingência não devem conferir uma vantagem injusta às empresas que não se tenham adaptado atempadamente à nova situação.

#### **4.2 Conectividade do transporte rodoviário**

Se, até 1 de janeiro de 2021, não for celebrado qualquer acordo sobre uma futura parceria entre a UE e o Reino Unido não haverá base jurídica no direito da União que permita aos transportadores rodoviários de mercadorias prestar **serviços de transporte rodoviário de mercadorias** entre o Reino Unido e os Estados-Membros para além dessa data. O sistema de quotas multilateral da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) passaria a constituir o único enquadramento jurídico que poderia servir de base para se poder continuar a prestar tais serviços. No entanto, os limites rigorosos que regem o número de autorizações da CEMT significam que estas não seriam suficientes para o transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e os Estados-Membros, o que causaria perturbações graves, podendo comprometer até a ordem pública.

Além disso, se até 1 de janeiro de 2021 não for celebrado um acordo sobre uma futura parceria entre a UE e o Reino Unido, **terão de ser interrompidos os serviços regulares de**

---

<sup>12</sup> O regulamento não chegou a ser aplicado devido à celebração do Acordo de Saída com o Reino Unido, salvo as seguintes disposições que foram aplicadas a partir da entrada em vigor do regulamento, em 28 de março de 2019: artigo 7.º relativo ao tratamento das licenças de exploração em relação aos requisitos de propriedade e controlo; Artigo 10.º, n.º 3, relativo aos pedidos antecipados de licenças de exploração, e artigo 11.º, n.º 2, relativo aos pedidos antecipados de planos operacionais, programas e horários.

**autocarro de e para o Reino Unido.** A solução de recurso multilateral, nomeadamente o Protocolo do Acordo Interbus, só deverá entrar em vigor entre a UE e o Reino Unido já no decurso de 2021.

**Consequentemente, a Comissão adotou hoje uma proposta de regulamento sobre a conectividade fundamental no que se refere ao transporte rodoviário de mercadorias ou de passageiros<sup>13</sup> por um período de tempo limitado.**

a) Conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias

O regulamento proposto assegurará a continuidade da conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias **por um período máximo de seis meses<sup>14</sup>**. Esta medida ficará dependente da concessão pelo Reino Unido de direitos equivalentes aos transportadores rodoviários de mercadorias da União e da aplicação de normas equivalentes às da UE em matéria de concorrência leal e de normas sociais e técnicas. O controlo e a garantia da equivalência dos direitos de acesso ao mercado e da existência de concorrência leal são abrangidos pelos poderes delegados à Comissão do mesmo modo que no Regulamento (UE) 2019/501 relativo às regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias e de passageiros<sup>15</sup>, que nunca chegou a ser aplicado devido à entrada em vigor do Acordo de Saída.

Tal como sucedia com o Regulamento (UE) 2019/501, o novo regulamento de contingência proposto **não** prevê o reconhecimento («salvaguarda de direitos adquiridos») das licenças e certificados do Reino Unido detidos por operadores da UE, por exemplo em matéria de competência profissional. A partir de 1 de janeiro de 2021, os operadores da UE que ainda trabalhem na UE com certificados emitidos pelo Reino Unido deverão dispor de certificados da UE.

b) Transporte de passageiros – serviços de transporte em autocarro

O regulamento proposto assegurará a **continuidade da conectividade do transporte em autocarro por um período máximo de seis meses<sup>16</sup>**. As normas sociais e técnicas, assim

---

<sup>13</sup> Proposta de regulamento relativo às regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias e de passageiros após o termo do período de transição.

<sup>14</sup> As disposições do regulamento relativo à conectividade rodoviária do transporte de mercadorias deixarão de ser aplicáveis 1) na data de entrada em vigor de um acordo internacional que regule o transporte rodoviário, celebrado entre a União e o Reino Unido, ou 2) em 30 de junho de 2021, se esta data for anterior.

<sup>15</sup> Regulamento (UE) 2019/501 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de março de 2019, relativo às regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias e de passageiros no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União (JO L 85I de 27.3.2019, p. 39).

<sup>16</sup> As disposições relativas à conectividade do transporte em autocarro deixarão de ser aplicáveis 1) na data de entrada em vigor de um acordo internacional que regule o transporte rodoviário, celebrado entre a União e o Reino Unido, ou 2) em 30 de junho de 2021, se essa data for anterior e não tiver entretanto entrado em vigor o Protocolo do Acordo Interbus. A conectividade das comunidades fronteiriças na Irlanda constitui uma exceção, uma vez que a disposição pertinente do regulamento continuaria a ser aplicável mesmo que o referido protocolo entre em vigor.

como em matéria de concorrência leal, serão aplicáveis do mesmo modo que o são ao transporte rodoviário de mercadorias.

No que respeita aos serviços transfronteiriços de transporte de autocarro na ilha da Irlanda, o regulamento de contingência proposto contempla igualmente a possibilidade de embarcar ou desembarcar passageiros na zona fronteiriça enquanto serviço regular. O objetivo é proteger a economia da ilha no seu conjunto e a situação delicada na ilha da Irlanda, assegurando a conectividade entre as comunidades fronteiriças, que, de outro modo, seria interrompida.

### **4.3 Ligação ferroviária pelo túnel da Mancha**

Sem uma medida de contingência da União, **o funcionamento da ligação fixa trans-Mancha através do túnel da Mancha** teria de ser suspensa após o termo do período de transição. Nesse caso, os comboios não poderiam circular através do túnel do canal da Mancha, que liga o Reino Unido ao continente europeu.

Dada a importância económica desta ligação para a União, **a Comissão adotou, em 27 de novembro, uma proposta de regulamento<sup>17</sup> que garante a continuidade do funcionamento da ligação fixa trans-Mancha após 1 de janeiro de 2021, até que seja adotada outra solução.**

A exploração da ligação através do túnel do canal da Mancha é supervisionada por uma Comissão Intergovernamental («CIG») instituída pelo Tratado de Cantuária, celebrado entre a República Francesa e o Reino Unido e assinado em 12 de fevereiro de 1986. Até ao termo do período de transição, a CIG é reconhecida como autoridade nacional de segurança encarregada por dois Estados-Membros de garantir a aplicação das regras de segurança e interoperabilidade da União a todo o túnel do canal da Mancha. A CIG emite os certificados e autorizações de segurança pertinentes.

França foi habilitada a negociar, assinar e celebrar um acordo internacional com o Reino Unido, a fim de manter um regime de segurança unificado e a CIG em funcionamento. Tal acordo, contudo, não estará ainda em vigor no final do período de transição. Sem um tal acordo, a partir de 1 de janeiro de 2021, a CIG deixará de ser considerada uma autoridade nacional de segurança ao abrigo do direito da União e os certificados e autorizações por ela emitidos deixam de ser válidos.

O regulamento proposto prorrogaria a validade das autorizações emitidas pela CIG por um período de dois meses. Deste modo, a autoridade nacional de segurança francesa teria tempo suficiente para assumir a supervisão e emitir os seus próprios certificados.

A fim de assegurar a conectividade entre a União e o Reino Unido, é igualmente essencial que os operadores ferroviários que prestam serviços no túnel continuem a fazê-lo e tenham acesso à estação fronteiriça de Calais-Fréthun. Para o efeito, o período de validade das licenças emitidas pelo Reino Unido e dos certificados de segurança emitidos pela CIG deve

---

<sup>17</sup> COM(2020) 782 final.

ser prorrogado por um período de nove meses. Tal prorrogação proporcionaria tempo suficiente para a negociação e conclusão dos acordos necessários previstos no direito da União para prevenir eventuais perturbações.

#### **4.4 Pescas**

A Comissão continua a atribuir grande importância a um acordo sobre a pesca no âmbito da futura parceria entre a UE e o Reino Unido. O termo do período de transição sem que tenha sido celebrado um acordo sobre as futuras relações pode causar graves perturbações para a subsistência económica das comunidades costeiras, comprometendo a sustentabilidade da pesca nas águas em causa.

A fim de proteger os interesses dos pescadores da UE, **a Comissão adotou uma proposta de alteração do Regulamento (UE) 2017/2403 no que se refere às autorizações de pesca para o período até ao final de 2021.**

Essa proposta permite o acesso recíproco dos navios da UE e do Reino Unido às águas da outra parte. As referidas disposições legais, uma vez adotadas, permitirão à União conceder autorizações a navios britânicos para entrar nas águas da UE e gerir os pedidos de autorização dos navios da UE para entrar nas águas do Reino Unido, desde que estejam preenchidas as condições de sustentabilidade e sob reserva de reciprocidade. As possibilidades de pesca concedidas ao abrigo desses acordos e fixadas conjuntamente pelas partes teriam de ser compatíveis com a gestão sustentável das unidades populacionais em causa.

Estas disposições proporcionariam segurança jurídica ao setor das pescas e assegurariam a conservação dos recursos haliêuticos. Com base na coordenação prévia com os Estados-Membros, a Comissão está disposta a apresentar ao Reino Unido os pedidos de autorização relativos aos navios da UE, logo após o termo do período de transição.

### **5. REDUZIR O IMPACTO GRAÇAS AO ORÇAMENTO DA UE**

#### **5.1 Reserva de Ajustamento ao Brexit**

A Comissão apresentará em breve uma proposta relativa a uma Reserva de Ajustamento ao Brexit no valor de 5 000 milhões de EUR, conforme com as conclusões do Conselho Europeu<sup>18</sup>. As condições de financiamento a título dessa reserva terão em conta tanto uma saída com acordo como uma saída sem acordo.

No que respeita às regiões e setores mais afetados, é já evidente que uma saída sem acordo suscita riscos específicos para o setor das pescas da UE. A proposta em causa deverá refletir esse facto.

---

<sup>18</sup> Conclusões da reunião extraordinária do Conselho Europeu (17, 18, 19, 20 e 21 de julho de 2020). <https://www.consilium.europa.eu/media/45109/210720-euco-final-conclusions-en.pdf>

## **5.2 Programas e instrumentos previstos no orçamento da UE para 2021-2027**

Ainda não é possível avaliar em toda a sua plenitude o impacto da decisão do Reino Unido de pôr termo ao período de transição este ano, sem que tenha sido concluído qualquer acordo. Para além da Reserva de Ajustamento ao Brexit, a programação do financiamento da União para o período 2021-2027 deverá ter plenamente em conta o impacto do termo do período de transição, tanto num cenário de saída com acordo como num cenário de saída sem acordo. Caso se registem efeitos secundários imprevistos após o termo do período de transição, nomeadamente na eventualidade de uma saída sem acordo, a Comissão está pronta para intervir rapidamente, em conformidade com as disposições legais, caso os Estados-Membros decidam alterar os seus programas abrangidos pelo Regulamento Disposições Comuns, a fim de reafetar parte dos recursos disponíveis, no âmbito das respetivas dotações nacionais. A Comissão também intervirá rapidamente caso os Estados-Membros pretendam alterar a repartição das respetivas dotações nacionais a título do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, respeitando as disposições legais.

Para fins de um apoio mais imediato às partes interessadas afetadas, por exemplo, as pequenas e médias empresas com uma exposição significativa ao Reino Unido, as normas da UE em matéria de auxílios estatais oferecem soluções flexíveis para medidas de apoio nacionais.

## **6. PRINCÍPIOS APLICÁVEIS ÀS MEDIDAS DE CONTINGÊNCIA A NÍVEL DOS ESTADOS-MEMBROS**

A Comissão não considera necessário adotar outras medidas legislativas de contingência à escala da União para além das aqui propostas.

No que se refere às medidas nacionais, a Comissão continuará a colaborar com os Estados-Membros a fim de garantir que estas não fragmentam nem prejudicam o mercado único.

A Comissão considera, por conseguinte, que um dos princípios fundamentais das medidas nacionais deverá ser o seu carácter temporário. Um segundo princípio a respeitar é que o Reino Unido não poderá retirar dessas medidas benefícios semelhantes aos oferecidos pela União no quadro das negociações sobre o futuro acordo. As medidas nacionais deverão ainda ter em conta a prioridade global quanto às relações da União com países terceiros, a fim de preservar a integridade do mercado único, limitar o risco de fragmentação e evitar desigualdades de tratamento entre os Estados-Membros. Quaisquer que sejam as medidas nacionais adotadas terão de respeitar o direito da União e o princípio da cooperação leal.

Em qualquer caso, a UE tem, coletivamente, maior poder de negociação do que cada um dos Estados-Membros individualmente. Este poder de negociação beneficia todos os Estados-Membros, devendo ser utilizado para assegurar condições de concorrência equitativas entre a UE e o Reino Unido.

A Comissão aguarda com expectativa a prossecução das discussões com os Estados-Membros sobre os preparativos destes a nível nacional.

## **7. RESPOSTA A EVENTUAIS PERTURBAÇÕES APÓS O TERMO DO PERÍODO DE TRANSIÇÃO**

No final do período de transição, muitos cidadãos e outros interessados poderão sentir os efeitos de algumas perturbações. É crucial que a União continue a responder de uma forma unida e coordenada a tais perturbações. A Comissão e os Estados-Membros manter-se-ão em estreito contacto a fim de coordenar a sua resposta a qualquer problema que possa surgir e identificar a melhor forma de lhe responder. No que se refere aos períodos imediatamente anterior e posterior ao termo do período de transição, a Comissão criou uma linha direta sobre o Brexit destinada às administrações centrais dos Estados-Membros, proporcionando acesso rápido aos conhecimentos especializados da Comissão e criando um canal direto de comunicação entre estas e a Comissão.

Os cidadãos, as empresas e as outras partes interessadas da UE podem contactar as respetivas administrações nacionais ou locais através dos canais habituais. A Comissão divulgará no seu sítio Web os pontos de contacto nacionais para o Brexit criados pelos Estados-Membros. É igualmente possível colocar qualquer questão aos centros de contacto Europe Direct (telefone gratuito 00 800 6 7 8 9 10 11, a partir de qualquer ponto da UE ou por correio eletrónico em qualquer das línguas oficiais<sup>19</sup>). Esses centros responderão prioritariamente às perguntas relacionadas com o Brexit.

---

<sup>19</sup> [https://europa.eu/european-union/contact\\_pt](https://europa.eu/european-union/contact_pt)