



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

**Bruxelas, 23 de dezembro de 2020
(OR. en)**

**2020/0362 (COD)
LEX 2048**

**PE-CONS 65/1/20
REV 1**

**UK 122
PREP-BXT 61
TRANS 598
CODEC 1328**

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO A REGRAS
COMUNS QUE GARANTEM A CONECTIVIDADE RODOVIÁRIA FUNDAMENTAL DO
TRANSPORTE DE MERCADORIAS E DE PASSAGEIROS APÓS O TERMO DO PERÍODO
DE TRANSIÇÃO PREVISTO NO 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**

REGULAMENTO (UE) 2020/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de dezembro de 2020

relativo a regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias e de passageiros após o termo do período de transição previsto no 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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Após consulta ao Comité Económico e Social Europeu,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário¹,

¹ Posição do Parlamento Europeu de 18 de dezembro de 2020 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 22 de dezembro de 2020.

Considerando o seguinte:

- (1) 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 (o «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 ao e no Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte ("Reino Unido"), nos termos do artigo 127.º do mesmo acordo, chega a termo em 31 de dezembro de 2020. Em 25 de fevereiro de 2020, o Conselho adotou a Decisão (UE, Euratom) 2020/266³ que autoriza a abertura de negociações com o Reino Unido tendo em vista um novo acordo de parceria. Como decorre das diretrizes de negociação, a autorização abrange, nomeadamente, os elementos necessários para abordar profundamente a relação com o Reino Unido em matéria de transporte rodoviário após o termo do período de transição. No entanto, não é certo que um acordo entre a União e o Reino Unido que regule a futura relação neste domínio tenha entrado em vigor no final desse período.

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 da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

³ Decisão (UE, Euratom) 2020/266 do Conselho, de 25 de fevereiro de 2020, que autoriza a abertura de negociações com o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte tendo em vista um novo acordo de parceria (JO L 58 de 27.2.2020, p. 53).

- (2) No termo do período de transição, e na ausência de qualquer disposição especial, todos os direitos e obrigações decorrentes do direito da União em matéria de acesso ao mercado, estabelecidos pelos Regulamentos (CE) n.º 1072/2009¹ e (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho², se extinguem, no que diz respeito à relação entre o Reino Unido e a União e os seus Estados-Membros.
- (3) Nessa situação, o transporte rodoviário internacional de mercadorias e de passageiros entre a União e o Reino Unido seria gravemente perturbado.
- (4) Gibraltar não está incluído no âmbito de aplicação territorial do presente regulamento e qualquer referência ao Reino Unido nele contida não inclui Gibraltar.
- (5) O sistema de quotas multilateral da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) constitui o único regime jurídico disponível capaz de oferecer uma base para o transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido. Todavia, devido ao número limitado de licenças atualmente disponível no sistema da CEMT e ao seu âmbito limitado no que diz respeito aos tipos de transporte rodoviário abrangidos, o sistema é atualmente inadequado para satisfazer plenamente as necessidades em matéria de transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido.

¹ Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

² Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

- (6) São também expectáveis perturbações graves no âmbito dos serviços de transporte rodoviário de passageiros, incluindo no que respeita à ordem pública. O Acordo relativo ao Transporte Internacional Ocasional de Passageiros em Autocarro¹ (o «Acordo Interbus») é o único regime jurídico disponível capaz de oferecer uma base para o transporte de passageiros em autocarro entre a União e o Reino Unido após o termo do período de transição. O Reino Unido será, por direito próprio, Parte Contratante no Acordo Interbus a partir de 1 de janeiro de 2021. O Acordo Interbus, contudo, abrange apenas serviços ocasionais e é, por conseguinte, inadequado para resolver as perturbações relacionadas com os serviços internacionais de transporte em autocarro entre o Reino Unido e a União resultantes do termo do período de transição. Foi negociado um Protocolo do Acordo Interbus respeitante ao transporte internacional regular e regular especializado de passageiros em autocarro, prevendo-se que o Reino Unido o ratifique o mais rapidamente possível. Todavia, não se espera que o Protocolo entre em vigor a tempo de oferecer uma solução alternativa viável durante o período imediatamente após o termo do período de transição. Os instrumentos disponíveis não dão, assim, resposta às necessidades dos serviços regulares e dos serviços regulares especializados de transporte de passageiros em autocarro entre a União e o Reino Unido.
- (7) Por conseguinte, a fim de evitar perturbações graves daí resultantes, incluindo no que respeita à ordem pública, afigura-se necessário estabelecer um conjunto temporário de medidas que permita aos transportadores rodoviários de mercadorias e aos operadores de serviços de transporte em autocarro licenciados no Reino Unido transportar mercadorias e passageiros por via rodoviária entre o Reino Unido e a União ou do território do Reino Unido para o território do Reino Unido, transitando por um ou vários Estados-Membros. A fim de assegurar um equilíbrio adequado entre o Reino Unido e a União, os direitos assim concedidos deverão ser subordinados à concessão de direitos equivalentes e estar sujeitos a certas condições que garantam uma concorrência leal.

¹ JO L 321 de 26.11.2002, p. 13.

- (8) O direito de realizar operações de transporte no território de um Estado-Membro e entre Estados-Membros é uma conquista fundamental do mercado interno e, após o termo do período de transição e na ausência de qualquer disposição específica em sentido contrário, deverá deixar de estar disponível para os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido. No entanto, imediatamente após o período de transição e na ausência de um futuro acordo que regule o transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido, é provável que ocorram perturbações dos fluxos de tráfego e consequentes ameaças à ordem pública em especial nos pontos de passagem de fronteira que são em pequeno número e onde deverão ser efetuados controlos suplementares de veículos e respetiva carga. O aumento do congestionamento nos pontos de passagem de fronteira com o Reino Unido já ocorreu antes do termo do período de transição. A crise associada à pandemia de COVID-19 teve também efeitos negativos no transporte rodoviário, com um aumento dos percursos em vazio, uma tendência que poderá ser exacerbada se não houver flexibilidade que permita aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido efetuar, mesmo que de forma muito limitada, operações na União durante um período de tempo estritamente limitado. Essas perturbações poderão conduzir a situações com um impacto negativo nas cadeias de abastecimento críticas, que são consideradas necessárias para gerir a atual pandemia de COVID-19. A fim de reduzir a dimensão dessas perturbações, os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido deverão ser temporariamente autorizados a efetuar um número limitado de operações adicionais no território da União no contexto de operações entre o Reino Unido e a União. Os seus veículos não teriam de regressar imediatamente ao Reino Unido e seriam menos suscetíveis de circular em vazio quando regressassem ao Reino Unido, o que reduziria o número total de veículos e, por conseguinte, a pressão nos pontos de passagem de fronteira. O direito de efetuar essas operações adicionais deverá ser proporcionado, não deverá reproduzir o mesmo nível de direitos de que gozam os transportadores rodoviários de mercadorias da União ao abrigo das regras do mercado interno e deverá ser progressivamente suprimido.

- (9) Os serviços transfronteiriços de transporte em autocarro entre a Irlanda e a Irlanda do Norte revestem-se de especial importância para as comunidades que vivem nas regiões fronteiriças, com vista a assegurar a conectividade fundamental entre as comunidades, nomeadamente no âmbito da Zona de Deslocação Comum. A tomada e a largada de passageiros por operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido deverão, por conseguinte, continuar a ser autorizadas nas regiões fronteiriças da Irlanda no âmbito dos serviços de transporte internacional de passageiros em autocarro entre a Irlanda e a Irlanda do Norte.
- (10) A fim de refletir o seu caráter temporário, embora sem criar um precedente, o conjunto de medidas previstas no presente regulamento deverá aplicar-se por um período curto. No que se refere às operações de transporte rodoviário de mercadorias, esse período curto destina-se a permitir eventuais medidas para assegurar a conectividade fundamental no âmbito do sistema da CEMT e não prejudica a entrada em vigor de um futuro acordo que regule o transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido e de futuras regras da União em matéria de transportes. No que diz respeito ao transporte de passageiros em autocarro, aquele período curto destina-se a permitir que o Protocolo do Acordo Interbus respeitante ao transporte internacional regular e regular especializado de passageiros em autocarro entre em vigor e se aplique ao Reino Unido, pela ratificação ou adesão do Reino Unido a esse Protocolo, sem prejuízo de um eventual futuro acordo sobre esta matéria entre a União e o Reino Unido.

- (11) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, que é o de estabelecer medidas provisórias de regulação do transporte de mercadorias e de passageiros entre a União e o Reino Unido na ausência de um acordo que reja as suas futuras relações no domínio dos transportes rodoviários no termo do período de transição, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia (TUE). Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (12) Tendo em conta a urgência decorrente do termo do período de transição, considera-se oportuno 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 TUE, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.

- (13) O presente regulamento deverá entrar em vigor com caráter de urgência e deverá ser aplicável a partir do dia seguinte ao termo do período de transição estabelecido pelo Acordo de Saída, exceto se um acordo que regule o transporte rodoviário celebrado com o Reino Unido tiver entrado em vigor ou, consoante o caso, se aplicar provisoriamente até essa data. O presente regulamento deverá ser aplicável até ao dia anterior à entrada em vigor ou até ao dia anterior à aplicação provisória de um acordo internacional que regule o transporte rodoviário entre ambas as Partes. Com exceção das disposições específicas aplicáveis na região fronteiriça da Irlanda durante os serviços internacionais regulares e regulares especializados entre a Irlanda e a Irlanda do Norte, o direito de prestar serviços regulares e regulares especializados em autocarro deverá deixar de ser aplicável à data de entrada em vigor para a União e para o Reino Unido do Protocolo do Acordo Interbus respeitante ao transporte internacional regular e regular especializado de passageiros em autocarro. O presente regulamento deverá deixar de ser aplicável em 30 de junho de 2021.
- (14) Nas circunstâncias em que seja necessário para dar resposta às necessidades do mercado, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito ao restabelecimento da equivalência dos direitos concedidos pela União aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido e aos operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido com aqueles concedidos pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias da União e aos operadores de serviços de transporte em autocarro da União, incluindo quando os direitos concedidos pelo Reino Unido sejam concedidos com base no Estado-Membro de origem ou não sejam acessíveis de forma igual a todos os operadores da União, e no que diz respeito à correção das situações de concorrência desleal em detrimento dos transportadores rodoviários de mercadorias da União e dos operadores de serviços de transporte em autocarro da União.

- (15) Esses atos delegados deverão respeitar o princípio da proporcionalidade e as suas condições deverão, por conseguinte, ser proporcionais aos problemas causados pela não concessão de direitos equivalentes ou por condições de concorrência desleais. A Comissão só deverá prever a suspensão da aplicação do presente regulamento em casos extremamente graves, caso o Reino Unido não conceda direitos equivalentes aos transportadores rodoviários de mercadorias da União ou aos operadores de serviços de transporte em autocarro da União, caso os direitos concedidos sejam mínimos, ou as condições de concorrência para os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido ou os operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido difiram tanto das condições de que beneficiam os transportadores e os operadores da União que a prestação dos serviços em causa por parte dos transportadores e dos operadores da União não lhes seja economicamente viável.
- (16) Ao adotar os referidos atos delegados, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor¹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados. A Comissão deverá velar por que nenhum desses atos delegados adotados afete indevidamente o bom funcionamento do mercado interno.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (17) A fim de assegurar que os direitos concedidos pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias da União e aos operadores de serviços de transporte em autocarro da União equivalentes aos concedidos ao abrigo do presente regulamento aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido e aos operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido sejam igualmente acessíveis a todos os transportadores e operadores da União, o âmbito de aplicação dos Regulamentos (CE) n.º 1072/2009 e (CE) n.º 1073/2009 deverá ser temporariamente alargado. Esses regulamentos já cobrem o trajeto entre um Estado-Membro e um país terceiro efetuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. No entanto, é necessário assegurar que, nesse caso, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 se aplique igualmente ao trajeto efetuado no território do Estado-Membro de carga ou de descarga e que o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 se aplique ao trajeto efetuado no território do Estado-Membro de tomada ou de largada de passageiros. Tal alargamento do âmbito de aplicação destina-se a assegurar que os transportadores e os operadores da União possam realizar operações de tráfego terceiro de ou para o Reino Unido, bem como paragens adicionais durante o transporte de passageiros,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece medidas temporárias de regulação do transporte rodoviário de mercadorias, bem como de prestação de serviços regulares e regulares especializados de transporte de passageiros em autocarro entre a União e o Reino Unido na sequência do termo do período de transição referido no artigo 126.º do Acordo de Saída.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Veículo»:
 - a) No que se refere ao transporte de mercadorias, um veículo a motor matriculado no Reino Unido, ou um conjunto de veículos acoplados em que pelo menos o veículo trator está matriculado no Reino Unido, destinado exclusivamente ao transporte de mercadorias, podendo pertencer à empresa ou ter sido por ela comprado a crédito ou alugado, desde que, neste último caso, preencha as condições previstas na Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹;
 - b) No que se refere ao transporte de passageiros, um autocarro;

¹ Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (JO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- 2) «Transporte autorizado de mercadorias»:
- a) As deslocações em carga de um veículo do território da União para o território do Reino Unido ou vice-versa, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;
 - b) Após uma deslocação em carga do território do Reino Unido para o território da União, como referido na alínea a) do presente ponto, a execução no prazo de sete dias a contar da descarga no território da União de, no máximo, duas operações adicionais de carga e descarga no território da União por um período de dois meses a partir do primeiro dia de aplicação do presente regulamento, como referido no artigo 12.º, n.º 2, e uma operação no prazo de sete dias a contar da descarga no território da União, nos três meses seguintes;
 - c) As deslocações em carga de um veículo do território do Reino Unido para o território do Reino Unido, com trânsito pelo território da União;
 - d) As deslocações sem carga relacionadas com os transportes a que se referem as alíneas a) e c);
- 3) «Transporte autorizado de passageiros em autocarro»:
- a) A deslocação de um autocarro para efetuar o transporte de passageiros do território da União para o território do Reino Unido ou vice-versa, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;

- b) A deslocação de um autocarro para efetuar o transporte de passageiros do território do Reino Unido para o território do Reino Unido, com trânsito pelo território da União;
 - c) A deslocação sem transporte de passageiros relacionada com os transportes a que se referem as alíneas a) e b);
 - d) A tomada e a largada de passageiros na região fronteiriça da Irlanda durante os serviços regulares e os serviços regulares especializados internacionais entre a Irlanda e a Irlanda do Norte;
- 4) «Região fronteiriça da Irlanda», os condados da Irlanda limítrofes da fronteira terrestre entre a Irlanda e a Irlanda do Norte;
- 5) «Transportador rodoviário de mercadorias da União», uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias detentora de uma licença comunitária válida, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009;
- 6) «Transportador rodoviário de mercadorias do Reino Unido», uma empresa estabelecida no Reino Unido autorizada a efetuar o transporte rodoviário de mercadorias, detentora de uma licença válida emitida para fins de transporte internacional, no que respeita ao transporte autorizado de mercadorias;

- 7) «Licença do Reino Unido», quando emitida a um transportador rodoviário de mercadorias do Reino Unido, uma licença emitida pelo Reino Unido para fins de transporte internacional, no que respeita ao transporte autorizado de mercadorias e, quando emitida a um operador de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido, uma licença emitida pelo Reino Unido para fins de transporte internacional, no que respeita ao transporte autorizado de passageiros em autocarro;
- 8) «Autocarro», um veículo matriculado no Reino Unido, adequado e destinado, em virtude da sua construção e do seu equipamento, ao transporte de mais de nove passageiros, incluindo o condutor;
- 9) «Serviços regulares», serviços que asseguram o transporte de passageiros com frequência e percurso determinados, e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas;
- 10) «Serviços regulares especializados», serviços regulares, independentemente de quem os organiza, que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros;
- 11) «Operador de serviços de transporte em autocarro da União», uma empresa de transporte rodoviário de passageiros detentora de uma licença comunitária válida, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009;
- 12) «Operador de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido», uma empresa estabelecida no Reino Unido e autorizada a efetuar o transporte de passageiros em autocarro, detentora de uma licença válida para fins de transporte internacional, no que respeita ao transporte autorizado de passageiros em autocarro;

- 13) «Transportador ou Operador», um transportador rodoviário de mercadorias ou um operador de serviços de transporte em autocarro;
- 14) «Direito da concorrência», o direito que rege a seguinte conduta, caso possa afetar os serviços de transporte rodoviário de mercadorias ou os serviços de transporte em autocarro:
- a) Conduta que consista em:
 - i) acordos entre transportadores rodoviários de mercadorias ou operadores de serviços de transporte em autocarro, respetivamente, decisões de associações de transportadores rodoviários de mercadorias ou de operadores de serviços de transporte em autocarro, e práticas concertadas que tenham por objetivo ou efeito a prevenção, restrição ou distorção da concorrência,
 - ii) abusos por parte de um ou mais transportadores rodoviários de mercadorias ou operadores de serviços de transporte em autocarro de uma posição dominante,
 - iii) medidas tomadas ou mantidas em vigor pelo Reino Unido no caso de empresas públicas e de empresas às quais o Reino Unido conceda direitos especiais ou exclusivos e que sejam contrárias às subalíneas i) ou ii);
 - b) Concentrações entre transportadores rodoviários de mercadorias ou operadores de serviços de transporte em autocarro, respetivamente, que entrem significativamente uma concorrência efetiva, designadamente em resultado da criação ou do reforço de uma posição dominante;

- 15) «Subsídio», qualquer contribuição financeira concedida a um transportador ou operador pelo Governo ou por qualquer outro organismo público a qualquer nível, conferindo um benefício, e incluindo:
- a) A transferência direta de fundos, nomeadamente, subvenções, empréstimos ou entradas de capital, a potencial transferência direta de fundos e a aceitação de passivos, designadamente garantias de empréstimo, injeções de capital, participação no capital, proteção contra a falência ou seguros;
 - b) A renúncia ou a não cobrança de receitas normalmente devidas;
 - c) A prestação de bens ou serviços que não sejam infraestruturas de carácter geral, ou a aquisição de bens ou serviços;
 - d) A execução de pagamentos a um mecanismo de financiamento ou atribuição do exercício de funções dos poderes públicos e instruções nesse sentido a um organismo privado para o exercício de uma ou mais funções, a que se referem as alíneas a), b) e c), que normalmente incumbiriam ao governo ou a outro organismo público, e a prática seguida não se distingue verdadeiramente das práticas normalmente adotadas pelos governos.

Considera-se que não advém qualquer benefício indevido de uma contribuição financeira concedida por um governo ou organismo público caso um operador privado, apenas motivado por perspectivas de lucro, em igualdade de circunstâncias com o organismo público em causa, tivesse concedido o mesmo tipo de contribuição financeira;

- 16) «Autoridade independente para a concorrência», uma autoridade responsável pela aplicação e execução do direito da concorrência, assim como pelo controlo dos subsídios e que preencha as seguintes condições:
- a) A autoridade é operacionalmente independente e está adequadamente equipada com os recursos necessários à execução das suas funções;
 - b) Ao desempenhar as suas funções e no exercício das suas competências, a autoridade tem as garantias necessárias de independência de influências políticas ou outras influências externas e atua com imparcialidade;
 - c) As decisões da autoridade estão sujeitas a controlo judicial;
- 17) «Discriminação», a diferenciação seja de que tipo for, sem justificação objetiva, a respeito da prestação de bens ou serviços, incluindo serviços públicos, empregues para a prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias ou de serviços de transporte em autocarro, ou a respeito do seu tratamento pelas autoridades públicas relevantes para tais serviços;
- 18) «Território da União», o território dos Estados-Membros em que são aplicáveis o TUE e o TFUE, nas condições neles previstas.

Artigo 3.º

Direito de transporte autorizado de mercadorias

1. Os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido podem, nas condições estabelecidas no presente regulamento, efetuar transportes autorizados de mercadorias.
2. Os transportes autorizados de mercadorias das espécies seguintes podem ser efetuados por pessoas singulares ou coletivas estabelecidas no Reino Unido, sem que seja necessária uma licença do Reino Unido:
 - a) Transportes postais efetuados em regime de serviço universal;
 - b) Transportes de veículos danificados ou avariados;
 - c) Transportes de mercadorias em veículos a motor cujo peso total em carga autorizada, incluindo a dos reboques, não exceda 3,5 toneladas;
 - d) Transportes de medicamentos, aparelhos e equipamento médicos, bem como de outros artigos necessários em caso de socorro urgente, nomeadamente no caso de catástrofes naturais;
 - e) Transportes de mercadorias, desde que:
 - i) as mercadorias transportadas pertençam à empresa ou por ela tenham sido vendidas, compradas, dadas ou tomadas de aluguer, produzidas, extraídas, transformadas ou reparadas,

- ii) o transporte sirva para encaminhar as mercadorias da ou para a empresa ou para as deslocar, quer no interior da empresa, quer no seu exterior, para satisfazer necessidades próprias desta,
- iii) os veículos a motor utilizados nestes transportes sejam conduzidos por pessoal próprio da empresa ou por pessoal ao serviço da empresa nos termos de uma obrigação contratual,
- iv) os veículos que transportem as mercadorias pertençam à empresa ou tenham sido por ela comprados a crédito ou alugados, desde que, neste último caso, preencham as condições previstas na Diretiva 2006/1/CE, bem como
- v) o transporte constitua meramente uma atividade acessória do conjunto das atividades da empresa.

Artigo 4.º

Direito de prestação de serviços regulares e regulares especializados em autocarro

1. Os operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido podem, nas condições estabelecidas no presente regulamento, efetuar transportes autorizados de passageiros em autocarro que constituam serviços regulares e serviços regulares especializados.
2. Os operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido devem estar na posse de uma autorização emitida antes da data de aplicação do presente regulamento, nos termos dos artigos 6.º a 11.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, para prestarem serviços regulares e serviços especializados regulares autorizados em autocarro por conta de outrem.

3. As autorizações que permaneçam válidas nos termos do n.º 2 do presente artigo podem continuar a ser utilizadas para os fins especificados no n.º 1 do presente artigo, se tiverem sido renovadas nas mesmas condições ou alteradas apenas no que respeita a paragens, tarifas ou horários, e sujeitas às regras e procedimentos previstos nos artigos 6.º a 11.º do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 durante um período de validade que não pode ir além de 30 de junho de 2021.
4. O transporte autorizado de passageiros em autocarro sem fins lucrativos ou comerciais pode ser efetuado por pessoas singulares ou coletivas estabelecidas no Reino Unido sem que seja necessária uma licença, caso:
 - a) A atividade de transporte constitua apenas uma atividade acessória para essa pessoa singular ou coletiva; e
 - b) Os veículos sejam propriedade dessa pessoa singular ou coletiva, tenham sido por ela adquiridos a prestações ou sejam abrangidos por um contrato de locação financeira de longa duração e sejam conduzidos por trabalhadores da pessoa singular ou coletiva, pela própria pessoa singular ou por pessoal contratado pela empresa ou ao serviço da mesma, por força de uma obrigação contratual.

Essas operações de transporte estão isentas de qualquer sistema de autorização na União, desde que a pessoa que exerce a atividade esteja na posse de uma autorização nacional emitida antes do primeiro dia de aplicação do presente regulamento, como referido no artigo 12.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do presente regulamento, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009.

5. Uma mudança de veículo, ou a circunstância de o transporte ser interrompido para permitir que parte do trajeto seja efetuado noutra meio de transporte, não prejudica a aplicação do presente regulamento.

Artigo 5.º

Acordos ou convénios bilaterais

Os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar acordos bilaterais com o Reino Unido sobre matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

Sem prejuízo dos acordos multilaterais em vigor, os Estados-Membros não podem conceder aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido, nem aos operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido, quaisquer outros direitos que não os previstos no presente regulamento.

Artigo 6.º

Regras sociais e técnicas

No decurso de um transporte autorizado de mercadorias ou de passageiros em autocarro nos termos do presente regulamento aplicam-se as seguintes regras:

- a) A respeito dos trabalhadores móveis e dos condutores independentes, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹;

¹ Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- b) A respeito de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, os requisitos do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹;
- c) A respeito dos tacógrafos no domínio dos transportes rodoviários, os requisitos previstos no Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho²;
- d) A respeito da qualificação inicial e da formação contínua dos motoristas, os requisitos previstos na Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³;
- e) A respeito das dimensões e dos pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos da Diretiva 96/53/CE do Conselho⁴;

¹ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1)

² Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

³ Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁴ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

- f) A respeito da instalação e da utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos a Diretiva 92/6/CEE do Conselho¹;
- g) A respeito da utilização obrigatória de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças em veículos, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos da Diretiva 91/671/CEE do Conselho²;
- h) A respeito do destacamento de trabalhadores, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos da Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³;
- i) A respeito dos direitos dos passageiros, os requisitos estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.

¹ Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

² Diretiva 91/671/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativa à utilização obrigatória de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças em veículos (JO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

³ Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

⁴ Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

Artigo 7.º

Equivalência de direitos

1. A Comissão controla os direitos concedidos pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias da União e aos operadores de serviços de transportes em autocarro da União e as condições do seu exercício.
2. Ao determinar que os direitos concedidos pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias da União ou aos operadores de serviços de transportes em autocarro da União não são, de jure ou de facto, equivalentes aos concedidos aos transportadores ou operadores do Reino Unido ao abrigo do presente regulamento, ou que esses direitos não se encontram igualmente disponíveis para todos os transportadores rodoviários de mercadorias da União ou para todos os operadores de serviços de transportes em autocarro da União, a Comissão sem demora e de modo a restabelecer a equivalência de direitos, adota atos delegados nos termos do artigo 11.º a fim de:
 - a) Suspender a aplicação do artigo 3.º ou do artigo 4.º, n.ºs 1 a 4, caso não tenham sido concedidos direitos equivalentes aos transportadores ou operadores da União ou caso os direitos concedidos sejam mínimos;
 - b) Estabelecer limites para a capacidade admissível à disposição dos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido e dos operadores de serviços de transportes em autocarro do Reino Unido ou relativamente ao número de viagens ou a ambos; ou
 - c) Adotar restrições operacionais relacionadas com os tipos de veículos ou as condições de circulação.

Artigo 8.º

Concorrência leal

1. A Comissão controla as condições em que os transportadores da União concorrem com os transportadores do Reino Unido para a prestação dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias e dos serviços de transporte em autocarro abrangidos pelo presente regulamento.
2. Ao determinar que, em resultado de qualquer das situações a que se refere o n.º 3 do presente artigo, as condições a que se refere o n.º 1 do presente artigo são consideravelmente menos favoráveis do que as condições de que beneficiam os transportadores do Reino Unido, a Comissão, sem demora e para remediar a situação, adota atos delegados nos termos do artigo 11.º a fim de:
 - a) Suspender a aplicação do artigo 3.º ou do artigo 4.º, n.ºs 1 a 4, se as condições de concorrência para os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido ou para os operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido divergirem de tal modo das condições aplicáveis aos operadores da União que a prestação de serviços por estes últimos não seja economicamente viável para estes transportadores ou operadores;
 - b) Estabelecer limites para a capacidade admissível à disposição dos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido e dos operadores de serviços de transportes em autocarro do Reino Unido ou relativamente ao número de viagens ou a ambos; ou
 - c) Adotar restrições operacionais relacionadas com os tipos de veículos ou as condições de circulação.

3. Os atos delegados a que se refere o n.º 2 são adotados, nas condições especificadas nesse número, para remediar as seguintes situações:
- a) Concessão de subsídios pelo Reino Unido;
 - b) Não observância, por parte do Reino Unido, do requisito de dispor ou de aplicar efetivamente o direito da concorrência;
 - c) Não observância, por parte do Reino Unido, do requisito da instituição ou manutenção de uma autoridade independente para a concorrência;
 - d) Aplicação, pelo Reino Unido, de normas relativas à proteção dos trabalhadores, à segurança ou ao ambiente inferiores às estabelecidas no direito da União ou, na ausência de disposições pertinentes no direito da União, inferiores às aplicadas por todos os Estados-Membros ou, em qualquer caso, inferiores às normas internacionais pertinentes;
 - e) Aplicação, pelo Reino Unido, de normas relativas à concessão de licenças do Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias ou aos operadores de serviços de transporte em autocarro inferiores às estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹;

¹ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

- f) Aplicação, pelo Reino Unido, de normas relativas à qualificação e à formação de motoristas profissionais inferiores às estabelecidas na Diretiva 2003/59/CE;
 - g) Aplicação, pelo Reino Unido, de regras de tarifação rodoviária e de tributação divergentes das estabelecidas na Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹; bem como
 - h) Qualquer forma de discriminação dos transportadores ou operadores da União.
4. Para efeitos do n.º 1, a Comissão pode solicitar informações às autoridades competentes do Reino Unido ou aos transportadores ou operadores do Reino Unido. Caso as autoridades competentes do Reino Unido ou os transportadores ou operadores do Reino Unido não prestem as informações solicitadas no prazo razoável fixado pela Comissão, ou as informações estejam incompletas, a Comissão pode proceder em conformidade com o n.º 2.

Artigo 9.º

Extensão dos Regulamentos (CE) n.º 1072/2009 e (CE) n.º 1073/2009

1. No contexto do transporte de mercadorias entre o território da União e o território do Reino Unido levado ao cabo por um transportador rodoviário de mercadorias da União que dependa dos direitos concedidos pelo Reino Unido, como referido no artigo 7.º do presente regulamento, equivalentes aos concedidos ao abrigo do presente regulamento, o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 é aplicável à parte do trajeto de carga ou de descarga no território do Estado-Membro.

¹ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

2. No contexto do transporte de passageiros entre o território da União e o território do Reino Unido levado ao cabo por um operador de serviços de transporte em autocarro da União que dependa dos direitos concedidos pelo Reino Unido, como referido no artigo 7.º do presente regulamento, equivalentes aos concedidos ao abrigo do presente regulamento, o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 é aplicável à parte do trajeto de tomada ou largada de passageiros no território do Estado-Membro.

Artigo 10.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 do presente artigo, ou outras informações pertinentes para a aplicação dos artigos 7.º e 8.º.

Artigo 11.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 7.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 2, é conferido à Comissão até 30 de junho de 2021.

2. Antes de adotar um ato delegado, ao abrigo do artigo 7.º, n.º 2, ou do artigo 8.º, n.º 2, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor de 13 de abril de 2016.
3. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 12.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 da data em que o direito da União deixe de ser aplicável ao Reino Unido e no seu território, nos termos dos artigos 126.º e 127.º do Acordo de Saída.

Todavia, o presente regulamento não se aplica se tiver entrado em vigor ou, consoante o caso, se tiver sido aplicado provisoriamente até essa data, um acordo internacional que regule o transporte rodoviário, celebrado entre a União e o Reino Unido.

3. O presente regulamento é aplicável até ao dia anterior à entrada em vigor ou, consoante o caso, até ao dia anterior à aplicação provisória de um acordo internacional que regule o transporte rodoviário, celebrado entre a União e o Reino Unido.

Com exceção do transporte de passageiros em autocarro referido no artigo 2.º, n.º 3, alínea d), as disposições do presente regulamento aplicáveis ao transporte de passageiros em autocarro deixam de ser aplicáveis à data de entrada em vigor, para a União e para o Reino Unido, do Protocolo do Acordo Interbus respeitante ao transporte internacional regular e regular especializado de passageiros em autocarro.

4. O presente regulamento deixa de ser aplicável o mais tardar em 30 de junho 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