



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 10 de dezembro de 2020  
(OR. en)

13903/20

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2020/0362(COD)**

---

---

**UK 105  
PREP-BXT 57  
TRANS 591  
CODEC 1318**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	10 de dezembro de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretário-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2020) 826 final
Assunto:	Proposta de 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 mencionado 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

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 826 final.

Anexo: COM(2020) 826 final



Bruxelas, 10.12.2020  
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Proposta de

**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 mencionado 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)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objetivos da proposta**

O Reino Unido tem vindo a retirar-se da União desde 1 de fevereiro de 2020, 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 Atómica<sup>1</sup> («acordo de saída») foi celebrado pela União através da Decisão (UE) 2020/135<sup>2</sup> 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 ao Reino Unido e no seu território, em conformidade com o 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) 2020/266 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<sup>3</sup>. Como implícito nas diretrizes de negociação, a autorização abrange, nomeadamente, os elementos necessários para abordar exaustivamente a relação com o Reino Unido em matéria de transporte rodoviário após o termo do período de transição.

Não é, todavia, certo que um acordo entre a União e o Reino Unido que regule a futura relação neste domínio entre em vigor no final desse período.

Todos os direitos e obrigações decorrentes do direito da União em matéria de acesso ao mercado do transporte rodoviário, como estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 1072/2009<sup>4</sup> e pelo Regulamento (CE) n.º 1073/2009<sup>5</sup>, terminarão em 31 de dezembro de 2020, data em que chega a termo o período de transição estabelecido pelo acordo de saída. Tal resultará na perda da validade das licenças comunitárias emitidas pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias e aos operadores de serviços de transporte em autocarro, e, conseqüentemente, numa perda do acesso dos titulares dessas licenças ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros da União. Da mesma forma, os transportadores rodoviários de mercadorias e os operadores de serviços de transporte em autocarro da União Europeia, com base nas licenças comunitárias existentes, perderão igualmente o acesso automático ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros do Reino Unido.

Por consequência, na ausência de um acordo entre a União e o Reino Unido sobre a matéria, após o termo do período de transição, o sistema de quotas multilateral da Conferência

---

<sup>1</sup> JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> JO L 58 de 27.2.2020, p. 53

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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).

Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) tornar-se-á o único quadro jurídico disponível que poderá servir de base à continuidade dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias, sob reserva da posse de uma licença da CEMT. Um veículo equipado com uma licença da CEMT pode transportar mercadorias entre quaisquer dos 43 países que participam no sistema, entre os quais se contam 26 Estados-Membros da UE (todos menos Chipre), o Reino Unido e 16 outros países. Na sequência de uma operação de transporte internacional de mercadorias a partir do país de matrícula do veículo para outro país da CEMT, podem ser efetuadas até três operações em que o país de matrícula não é envolvido até o veículo ter de regressar ao país onde está registado.

O número de licenças da CEMT é limitado para cada Estado-Membro e as licenças respeitantes a 2021 já foram distribuídas a nível nacional pelas autoridades competentes de cada Estado-Membro, não podendo o seu número ser aumentado a curto prazo. As quotas da CEMT são definidas anualmente e as alterações do número de licenças atribuídas a um país da CEMT têm de ser aprovadas por unanimidade por todos os países da CEMT.

Como já salientado no Regulamento (UE) 2019/501 do Parlamento Europeu e do Conselho, adotado em 25 de março de 2019<sup>6</sup>, tendo em conta os volumes de serviços de transporte rodoviário de mercadorias e de mercadorias transportadas por via rodoviária entre o Reino Unido e a União (cerca de 51 milhões de toneladas em 2019; cerca de 29 milhões de toneladas a partir da União para o Reino Unido e cerca de 22 milhões de toneladas do Reino Unido para a União), é evidente que o recurso exclusivo ao sistema de quotas da CEMT não constitui atualmente uma solução adequada para assegurar a conectividade fundamental do transporte rodoviário de mercadorias imediatamente após o termo do período de transição.

O transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e os Estados-Membros está quase inteiramente entregue aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido e da União. A perda, por parte desses transportadores, do seu direito de prestar serviços de transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e a União conduziria, por conseguinte, a graves perturbações, inclusive da ordem pública.

No que diz respeito ao transporte de passageiros em autocarro, na ausência de um acordo entre a União e o Reino Unido que regule a matéria, o Acordo relativo ao Transporte Internacional Ocasional de Passageiros em Autocarro<sup>7</sup> («Acordo Interbus») é o único quadro jurídico disponível que poderá constituir, após o termo do período de transição, uma base para o transporte de passageiros em autocarro entre a União e o Reino Unido. O Reino Unido depositou o seu instrumento de adesão ao Acordo Interbus em 29 de outubro de 2020, pelo que se tornará Parte Contratante por direito próprio em 1 de janeiro de 2021. Todavia, o Acordo Interbus abrange apenas serviços ocasionais, não sendo, por conseguinte, adequado para resolver as perturbações decorrentes do termo da aplicação do direito da União ao Reino Unido e no seu território, dado o elevado número de pessoas que continuarão a querer viajar entre a União e o Reino Unido. As Partes Contratantes no Acordo Interbus negociaram um protocolo do mesmo que abrange os serviços regulares e regulares especializados de transporte de passageiros em autocarro, que, contudo, não deverá entrar em vigor a tempo de oferecer uma solução alternativa viável durante o período imediatamente após o termo do

---

<sup>6</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 85 I de 27.3.2019, p. 39).

<sup>7</sup> JO L 321 de 26.11.2002, p. 13.

período de transição. Assim, no caso dos serviços regulares e regulares especializados de transporte de passageiros em autocarro, os atuais instrumentos não dão resposta às necessidades desses serviços entre, por um lado, a União e, por outro, o Reino Unido.

Os serviços transfronteiriços de transporte em autocarro entre a Irlanda e o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte revestem-se de especial importância para as comunidades que vivem nas regiões fronteiriças, a fim de assegurar a conectividade fundamental entre as comunidades, nomeadamente no âmbito da Zona de Deslocação Comum. Não existe qualquer instrumento que possa dar resposta à necessidade de os operadores de autocarros que prestam serviços regulares ou regulares especializados tomarem e largarem passageiros nas regiões do outro lado da fronteira. Contudo, a viabilidade económica de muitos serviços transfronteiriços está em risco se não tiverem o direito de efetuar operações de cabotagem. Afigura-se, portanto, adequado que a União adote medidas de contingência temporárias e limitadas no tempo a fim de atenuar esses efeitos potencialmente perturbadores para a conectividade entre a União e o Reino Unido.

A presente proposta tem, assim, por objetivo estabelecer medidas temporárias de regulação do transporte rodoviário de mercadorias, bem como da prestação de serviços regulares e regulares especializados de transporte de passageiros entre, por um lado, a União e, por outro, o Reino Unido, após o termo do período de transição referido no artigo 126.º do acordo de saída (artigo 1.º). Estas medidas destinam-se a manter a conectividade fundamental durante um período estritamente limitado no tempo (artigo 2.º).

Gibraltar não está incluído no âmbito de aplicação territorial do presente regulamento e qualquer referência ao Reino Unido nele contida não inclui Gibraltar.

Em primeiro lugar (artigo 3.º), o regulamento proposto prevê a concessão unilateral de direitos de transporte bilateral aos transportadores rodoviários de mercadorias estabelecidos no Reino Unido, para que estes possam continuar a transportar mercadorias entre o respetivo território e a União.

O regulamento proposto prevê igualmente (artigo 4.º) a concessão unilateral de direitos de transporte bilateral de passageiros em autocarro no âmbito de serviços regulares ou regulares especializados aos operadores de autocarros estabelecidos no Reino Unido, para que estes possam continuar a transportar passageiros entre o respetivo território e a União. O regulamento prevê ainda a concessão unilateral de direitos de tomada e largada de passageiros na região fronteiriça da Irlanda durante os serviços internacionais regulares e regulares especializados entre a Irlanda e o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte.

Os direitos concedidos aos transportadores e operadores rodoviários do Reino Unido estão sujeitos ao respeito da legislação da União aplicável aos transportadores rodoviários de mercadorias e aos operadores de transporte de passageiros (artigo 6.º) e à concessão de uma equivalência desses direitos pelo Reino Unido aos transportadores e operadores rodoviários da União. O regulamento proposto estabelece um mecanismo (artigo 7.º) destinado a assegurar que os direitos de que beneficiam os transportadores e operadores rodoviários da União no Reino Unido são equivalentes aos concedidos aos transportadores e operadores rodoviários do Reino Unido ao abrigo do regulamento proposto. Se tal não for o caso, a Comissão fica habilitada a adotar as medidas necessárias para corrigir a situação por meio de atos delegados, incluindo a limitação da capacidade permitida disponível aos transportadores e operadores rodoviários do Reino Unido ou do número de viagens ou de ambos. A avaliação do nível de

equivalência e a adoção das medidas corretivas pela Comissão não estão exclusivamente ligadas a uma estrita correspondência formal entre as duas ordens jurídicas, isto porque ambos os mercados são marcadamente diferentes e há que evitar uma abordagem de mera cópia - que poderia, afinal, revelar-se contrária ao interesse da União.

O regulamento proposto, embora procure assegurar temporariamente a conectividade fundamental do transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, estabelece um mecanismo flexível para garantir que os transportadores rodoviários de mercadorias e os operadores de serviços de transporte em autocarro da União gozam de oportunidades justas e equitativas de concorrência com os transportadores rodoviários de mercadorias e os operadores de serviços de transporte em autocarro do Reino Unido. Para que haja condições de concorrência equitativas, o Reino Unido, mesmo após o termo do período de transição, tem de continuar a aplicar regras suficientemente elevadas e comparáveis no domínio do transporte rodoviário de mercadorias e passageiros no que diz respeito a: concorrência leal, incluindo a regulação dos cartéis, o abuso de posição dominante e as fusões; proibição de subsídios governamentais injustificados; proteção dos trabalhadores e elevado nível de segurança rodoviária; proteção do ambiente; segurança intrínseca e extrínseca, ou relativa à concessão de licenças aos operadores rodoviários, ou à qualificação, à formação e aos exames médicos dos motoristas. Além disso, deve garantir-se que os operadores rodoviários da União não sejam discriminadas no Reino Unido, quer *de jure* quer *de facto*. O regulamento proposto encarrega assim a Comissão (artigo 8.º) da tarefa de monitorizar as condições de concorrência entre os operadores rodoviários da União, por um lado, e os operadores rodoviários do Reino Unido, por outro, e habilita-a a adotar as medidas necessárias, através de atos delegados, a fim de assegurar que essas condições permanecem sempre a um nível equitativo.

Estão instituídos os procedimentos necessários para permitir aos Estados-Membros e à Comissão verificar se os transportadores rodoviários de mercadorias e os operadores de serviços de transporte de passageiros ao abrigo do presente regulamento se encontram licenciados ou certificados em conformidade com as normas aplicáveis, que toda a legislação nacional e da União pertinente é cumprida e que os direitos autorizados não são ultrapassados.

O Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 já cobrem o trajeto entre um Estado-Membro e um país terceiro efetuado no território dos Estados-Membros atravessados em trânsito. É necessário assegurar que esses regulamentos se aplicam igualmente ao trajeto efetuado no território do Estado-Membro de carga ou de descarga no que se refere ao transporte de mercadorias e ao trajeto efetuado no território do Estado-Membro de tomada ou de largada de passageiros no que se refere aos serviços de transporte em autocarro (artigo 9.º). Tal alargamento do âmbito de aplicação destina-se a assegurar que os transportadores e os operadores da União podem realizar operações de tráfego terceiro de ou para o Reino Unido, bem como paragens adicionais durante os serviços de transporte em autocarro

Cuidou-se de incluir disposições específicas para lembrar que os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar quaisquer acordos bilaterais de transporte rodoviário com o Reino Unido respeitantes a matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que não podem conceder aos operadores rodoviários do Reino Unido quaisquer direitos que não os previstos no presente regulamento (artigo 5.º). Não obstante, as respetivas autoridades competentes poderão cooperar consoante o necessário para a boa execução do regulamento (artigo 10.º), a fim de que a gestão dos serviços de transporte rodoviário de

mercadorias e de transporte em autocarro padeça da menor perturbação possível, e de que esses serviços continuem a ser prestados após 31 de dezembro de 2020.

O artigo 11.º estabelece as regras relativas ao exercício da delegação conferida à Comissão para adotar atos delegados, a fim de assegurar que os direitos de que gozam os operadores rodoviários da União no Reino Unido são equivalentes aos concedidos aos operadores rodoviários do Reino Unido e que os transportadores da União não são discriminados no Reino Unido.

O artigo 12.º dispõe que o presente regulamento aplica-se quando chegar a termo o período de transição estabelecido pelo acordo de saída, se um acordo que regule o transporte rodoviário com o Reino Unido não tiver entrado em vigor, e deixa de ser aplicável o mais tardar em 30 de junho de 2021. O regulamento deixará de ser aplicável numa data anterior, se um acordo relativo ao transporte rodoviário com o Reino Unido entrar em vigor ou for aplicado provisoriamente, consoante o caso, antes dessa data. Com exceção das disposições específicas aplicáveis na região fronteiriça da Irlanda durante os serviços internacionais regulares e regulares especializados entre a Irlanda e o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte, o regulamento deixará igualmente de ser aplicável numa data anterior no que se refere às disposições relativas ao transporte rodoviário de passageiros, se o Protocolo do Acordo Interbus respeitante ao transporte internacional regular e regular especializado de passageiros em autocarro entrar em vigor para a União e para o Reino Unido.

O presente ato faz parte de um pacote de medidas que a Comissão está a adotar.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

O regulamento proposto faz as vezes de uma *lex specialis* para resolver algumas das consequências do facto de as regras da União que regulam o transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros em autocarro, em especial o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1073/2009, já não se aplicarem ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros entre o Reino Unido, por um lado, e a União, por outro. Os termos propostos limitam-se ao que é necessário neste contexto, de modo a evitar perturbações desproporcionadas, e destinam-se a ser aplicados apenas durante um período limitado. Esta proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1073/2009.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta complementa as regras da União que regulam o transporte rodoviário de mercadorias, em especial o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, e as regras da União que regulam os serviços internacionais de transporte em autocarro, em especial o Regulamento (CE) n.º 1073/2009. O propósito e o contexto específicos do presente regulamento, assim como a sua natureza unilateral, requerem necessariamente uma abordagem restritiva na concessão de direitos, assim como disposições específicas destinadas a preservar a igualdade desses direitos e condições de concorrência equitativas.

## **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**

O artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 reservam competência para a União relativamente à celebração de acordos com países terceiros. Na ausência de tal acordo, o presente ato proposto pretende instituir a conectividade fundamental sob reserva de concessão de direitos equivalentes pelo Reino Unido. Tal conectividade seria assegurada de forma equitativa relativamente ao tráfego de e para todos os pontos da União, o que evita as distorções no mercado interno. Afigura-se, pois, indispensável, tomar medidas a nível da União, e o resultado não pode ser alcançado através de uma ação ao nível dos Estados-Membros.

### **• Proporcionalidade**

O regulamento proposto é considerado proporcionado, pois é capaz de evitar perturbações desproporcionadas de uma forma que também assegure a igualdade de condições de concorrência para os operadores rodoviários da União e não vai além do necessário para atingir esse objetivo. Trata-se do caso, em particular, das condições em que os direitos pertinentes são conferidos, que dizem nomeadamente respeito à necessidade de serem conferidos direitos equivalentes pelo Reino Unido e a uma concorrência justa, assim como à limitação temporal do regime.

### **• Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato rege questões estreitamente relacionadas com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 e se destina, como esses regulamentos, a assegurar condições de concorrência plenamente harmonizadas, deve assumir a forma de um regulamento. Tal forma responde igualmente da melhor maneira à urgência da situação/contexto, uma vez que o tempo disponível antes do termo do período de transição (sem a celebração de um acordo que abranja o transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros aplicável até essa data) é demasiado curto para permitir a transposição das disposições incluídas numa diretiva.

## **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

### **• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

Não é aplicável devido à natureza excecional, temporária e pontual do acontecimento que motiva a proposta, que não está relacionado com os objetivos da legislação em vigor.

- **Consulta das partes interessadas**

Os desafios decorrentes das negociações de um acordo entre a União e o Reino Unido e as soluções possíveis foram levantados por várias partes interessadas e por representantes dos Estados-Membros.

O facto de o período de transição estabelecido no acordo de saída terminar em 31 de dezembro de 2020, a necessidade de preparar as inevitáveis alterações em 1 de janeiro de 2021 e as eventuais medidas adicionais a prever em caso de ausência de acordo foram discutidos com os representantes dos Estados-Membros e as várias partes interessadas do setor dos transportes rodoviários no contexto de reuniões transversais e específicas, realizadas em Bruxelas e nos Estados-Membros.

Um tema comum nos pontos de vista apresentados foi a necessidade de uma intervenção regulamentar para manter um certo grau de conectividade no que diz respeito ao transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. No que se refere ao acesso ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros da União, as partes interessadas não podem tomar as suas próprias medidas de contingência para atenuar o impacto adverso da possível ausência de um acordo de parceria.

Vários Estados-Membros referiram, em especial, a necessidade de adotar medidas de contingência a nível da UE, de molde a assegurar a conectividade fundamental entre, por um lado, a União e, por outro, o Reino Unido, em caso de ausência de um acordo que abranja o transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. Salientaram que o sistema de quotas multilateral da CEMT não representa uma opção de recurso suficiente e adequada, tendo em conta as suas limitações quantitativas e qualitativas.

Destacaram também que o Acordo Interbus abrange apenas os serviços ocasionais e que não existe uma opção de recurso adequada para os serviços regulares e regulares especializados, tendo em conta que o Protocolo do Acordo Interbus que abrange os serviços regulares e regulares especializados de transporte de passageiros não deverá entrar em vigor a tempo para a União e para o Reino Unido. Foi igualmente salientada a necessidade especial de serviços transfronteiriços de transporte em autocarro entre a Irlanda e o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte.

Estas observações foram tidas em devida conta na preparação da proposta.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Várias formas de avaliação das consequências da saída do Reino Unido para o setor do transporte rodoviário foram partilhadas com a Comissão por partes interessadas pertinentes.

Essas avaliações concluem que o único recurso disponível no setor do transporte rodoviário de mercadorias, a saber, o sistema de quotas multilateral da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), seria inadequado para cobrir as suas necessidades. A escassez de licenças disponíveis em 2021 causaria provavelmente perturbações significativas e o fluxo bilateral rodoviário de mercadorias e passageiros poderá já não estar totalmente coberto. Mais de 80 % das operações de transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e a União são atualmente realizadas por transportadores estabelecidos na União. É do

interesse da União prever um quadro que não restrinja indevidamente as operações bilaterais de transporte rodoviário de mercadorias.

As partes interessadas insistiram igualmente na necessidade de assegurar a continuidade dos serviços regulares e regulares especializados de transporte em autocarro entre a União e o Reino Unido.

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, devido à natureza excecional da situação e às necessidades limitadas do período durante o qual é aplicada a mudança de estatuto do Reino Unido. Não existem outras opções políticas material e juridicamente diferentes disponíveis além daquela proposta.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações 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.

Proposta de

**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 mencionado 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,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

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 Atómica («acordo de saída»)<sup>3</sup> foi celebrado pela União através da Decisão (UE) 2020/135 do Conselho<sup>4</sup>, 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 Reino Unido e no seu território, em conformidade com o 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) 2020/266 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<sup>5</sup>. Como implícito nas diretrizes de negociação, a autorização abrange,

---

<sup>1</sup> JO C de, p...

<sup>2</sup> JO C de, p...

<sup>3</sup> JO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> JO L 58 de 27.2.2020, p. 53

nomeadamente, os elementos necessários para abordar exaustivamente 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.

- (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 pelo Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>6</sup> e pelo Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>7</sup>, seriam suprimidos, 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 será 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 que poderia funcionar como 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 abrangidos de transporte rodoviário, o sistema é atualmente inadequado para satisfazer plenamente as necessidades em matéria de transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido.
- (6) Prevê-se igualmente a ocorrência de perturbações graves, nomeadamente no que diz respeito à ordem pública, no contexto dos serviços de transporte rodoviário de passageiros. Após o termo do período de transição, o Acordo relativo ao Transporte Internacional Ocasional de Passageiros em Autocarro («Acordo Interbus») é o único regime jurídico disponível que poderá oferecer uma base para o transporte de passageiros em autocarro entre a União e o Reino Unido. 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 decorrentes do termo do período de transição. Foi negociado um Protocolo do Acordo Interbus que abrange os serviços regulares e regulares especializados de transporte de passageiros, 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 regulares especializados de transporte de passageiros em autocarro entre a União e o Reino Unido.

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> 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).

- (7) A fim de evitar perturbações graves daí resultantes, incluindo no que respeita à ordem pública, afigura-se, portanto, 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. Por forma a 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.
- (8) Os serviços transfronteiriços de transporte em autocarro entre a Irlanda e o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte revestem-se de especial importância para as comunidades que vivem nas regiões fronteiriças, a fim de 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 o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte.
- (9) A fim de refletir o seu caráter temporário, sem criar um precedente, o conjunto de medidas previstas no presente regulamento deverá aplicar-se num curto lapso de tempo. No que se refere às operações de transporte rodoviário de mercadorias, a limitação no tempo visa a adoção de eventuais medidas para assegurar a conectividade fundamental no âmbito do sistema da CEMT e sem prejuízo da 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, a limitação temporal visa permitir que o Protocolo do Acordo Interbus relativo aos serviços regulares e regulares especializados 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.
- (10) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade previsto no artigo 5.º do TUE, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esse objetivo.
- (11) 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.
- (12) 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 à data tiver entrado em vigor um acordo que regule o transporte rodoviário celebrado com o Reino Unido. O presente regulamento deverá deixar de ser aplicável a partir da data de entrada em vigor ou da data de 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 o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte, o direito de prestar serviços regulares e regulares especializados em autocarro deverá deixar de ser aplicável na 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 31 de junho de 2021.

- (13) 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 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.
- (14) Os 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.
- (15) Ao adotar os 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 melhor<sup>8</sup>. 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. Convém velar por que nenhum desses atos delegados afete indevidamente o bom funcionamento do mercado interno.
- (16) 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

---

<sup>8</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

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 da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («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 Conselho<sup>9</sup>;
  - (b) No que se refere ao transporte de passageiros, um autocarro;
- (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;

---

<sup>9</sup> 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).

- (b) As deslocações em carga de um veículo do território do Reino Unido para o território do Reino Unido, com trânsito pelo território da União;
  - (c) As deslocações sem carga relacionadas com os transportes a que se referem as alíneas a) e b);
- (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 o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte;
- (4) «Região fronteiriça da Irlanda», os condados da Irlanda limítrofes da fronteira terrestre entre a Irlanda e o Reino Unido no que diz respeito à Irlanda do Norte;
- (5) «Transportador rodoviário de mercadorias da União», uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias detentora de uma licença comunitária válida, em conformidade com o 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:
  - (a) Transportes postais efetuados em regime de serviço universal;

- (b) Transportes de veículos danificados ou avariados;
- (c) Transportes de mercadorias em veículos 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 estabelecido 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 quaisquer 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 ou 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 Conselho<sup>10</sup>;

---

<sup>10</sup> 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 Conselho<sup>11</sup>;
- (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 Conselho<sup>12</sup>;
- (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 Conselho<sup>13</sup>;
- (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 Conselho<sup>14</sup>;
- (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 Conselho<sup>15</sup>;
- (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 Conselho<sup>16</sup>;
- (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 Conselho<sup>17</sup>;

---

<sup>11</sup> 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 (CE) 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)

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> 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).

- (i) A respeito dos direitos dos passageiros, os requisitos estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>18</sup>.

*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, n.os 1 e 2, 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:

---

<sup>18</sup> 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).

- (a) Suspender a aplicação do artigo 3.º, n.os 1 e 2, 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 aos transportadores rodoviários de mercadorias ou aos operadores de serviços de transporte em autocarro inferiores às estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1071/2009;
  - (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 Conselho<sup>19</sup>; 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.

---

<sup>19</sup> 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).

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.
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 a que se referem os artigos 7.º, n.º 2, e 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, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
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 até essa data um acordo internacional que regule o transporte rodoviário, celebrado entre a União e o Reino Unido.

3. O presente regulamento deixa de ser aplicável a partir da data de entrada em vigor ou, consoante o caso, da data de 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 na 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*