



Bruxelas, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo às regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Significa isto que, caso o acordo de saída¹ não seja ratificado, o direito primário e secundário da União deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 («data de saída»). O Reino Unido passará então a ser um país terceiro.

No âmbito da União, a liberdade que assiste os transportadores rodoviários de mercadorias dos Estados-Membros (transportadores rodoviários de mercadorias da União) de prestarem serviços de transporte internacional de mercadorias por via rodoviária é regulada fundamentalmente com base no Regulamento (CE) n.º 1072/2009², o qual estabeleceu as regras comuns de acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, respetivamente.

Na ausência de um acordo de saída, os serviços de transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e os Estados-Membros deixariam de ser regidos pelos referidos regulamentos aquando da sua saída. Tal resultaria na perda da validade das licenças comunitárias emitidas pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias até à data de saída, e, conseqüentemente, numa perda do acesso dos titulares dessas licenças ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias da União. Da mesma forma, os transportadores rodoviários de mercadorias da União Europeia, com base nas licenças comunitárias existentes, perderiam igualmente o acesso automático ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias do Reino Unido.

Decorre que, na ausência de um acordo de saída, a partir de 30 de março de 2019, deixaria de haver base jurídica na legislação da União para a prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e os Estados-Membros por parte de transportadores rodoviários de mercadorias. O sistema de quotas multilateral da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) tornar-se-ia o único quadro jurídico que poderia servir de base à continuidade de tais serviços, 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 dos 27 Estados-Membros da UE-27 (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 é distribuído a nível nacional pelas autoridades competentes de cada Estado-Membro. As licenças respeitantes a 2019 já foram distribuídas e o seu número não pode ser aumentado a curto prazo. As quotas da CEMT são definidas anualmente e as alterações ao número de licenças atribuídas a um país da CEMT têm de ser aprovadas por unanimidade por todos os países da CEMT.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² 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).

Por exemplo, em 2019 haverá licenças anuais para 23 252 veículos matriculados na UE-27. Adicionalmente, haverá 984 licenças anuais para o Reino Unido e 23 472 licenças anuais para veículos de outros países participantes no sistema. Tendo em conta os volumes dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias e as mercadorias transportadas por via rodoviária entre o Reino Unido e os Estados-Membros (cerca de 50 milhões de toneladas em 2017; cerca de 30 milhões de toneladas a partir da UE-27 para o Reino Unido e cerca de 20 milhões de toneladas do Reino Unido para a UE-27), é evidente que depender exclusivamente do sistema de quotas da CEMT não constitui atualmente uma solução adequada para assegurar a conectividade fundamental do transporte rodoviário de mercadorias imediatamente após a data de saída na ausência de um acordo de saída. A União e os Estados-Membros devem trabalhar no sentido de disponibilizar um número adequado de licenças no sistema da CEMT, a fim de assegurar a conectividade fundamental.

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 operadores, do seu direito de prestar serviços de transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e os Estados-Membros conduziria, por conseguinte, a graves perturbações, inclusive da ordem pública.

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.

Na sua comunicação «Preparação para a saída do Reino Unido da União Europeia em 30 de março de 2019: Plano de Ação de Contingência»³, de 13 de novembro de 2018, a Comissão anunciou a sua intenção de propor uma série de medidas de contingência para fazer face à possibilidade de saída do Reino Unido da União sem acordo de saída. No que diz respeito ao transporte rodoviário, a Comissão salientou nesta comunicação que as licenças da CEMT poderiam permitir apenas uma diminuição consequente do tráfego entre a União e o Reino Unido em comparação com os níveis existentes.

O Conselho Europeu (artigo 50.º) reiterou o seu apelo, em 13 de dezembro de 2018, para que o trabalho em matéria de preparação a todos os níveis para as consequências da saída do Reino Unido fosse intensificado, tendo em consideração todos os resultados possíveis. O presente ato faz parte de um pacote de medidas que a Comissão está a adotar em resposta a esse apelo.

O presente ato tem, assim, o objetivo de estabelecer medidas temporárias para regular o transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido na sequência da saída deste último da União (artigo 1.º). Estas medidas destinam-se a manter a conectividade fundamental durante um período estritamente limitado no tempo (artigo 9.º).

Em primeiro lugar (artigo 3.º), o regulamento proposto prevê a concessão unilateral de direitos de transporte bilateral aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido, para que estes possam continuar a transportar mercadorias entre os respetivos territórios.

Os direitos concedidos aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido estão sujeitos ao respeito da legislação da União aplicável ao transporte rodoviário de mercadorias (artigo 4.º) e à concessão de uma equivalência desses direitos pelo Reino Unido aos

³ COM(2018) 880 final.

transportadores rodoviários de mercadorias da União. O regulamento proposto estabelece um mecanismo (artigo 5.º) destinado a assegurar que os direitos de que beneficiam os transportadores rodoviários de mercadorias da União no Reino Unido são equivalentes aos concedidos aos transportadores rodoviários de mercadorias 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 rodoviários de mercadorias 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 a fim de 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, estabelece um mecanismo flexível a fim de assegurar que os transportadores rodoviários de mercadorias da União gozam de uma igualdade e de uma justeza de oportunidades na concorrência com os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido, assim que estes já não estiverem vinculados pelo direito da União. Para que haja condições de concorrência equitativas, o Reino Unido, mesmo depois da saída, tem de continuar a aplicar regras suficientemente elevadas e comparáveis no domínio do transporte rodoviário de mercadorias 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 transportadores rodoviários de mercadorias, ou à qualificação, à formação e aos exames médicos dos motoristas. Além disso, deve garantir-se que as transportadoras da União não sejam discriminadas no Reino Unido, quer *de jure* quer *de facto*. O regulamento proposto encarrega assim a Comissão (artigo 6.º) da tarefa de monitorizar as condições de concorrência entre os transportadores rodoviários de mercadorias da União e do Reino Unido 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 que transportam mercadorias para a União ao abrigo do presente regulamento se encontram licenciados ou certificados pelo Reino Unido 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.

Cuidou-se de incluir disposições específicas para lembrar que os Estados-Membros não podem negociar nem celebrar quaisquer acordos bilaterais de transporte rodoviário de mercadorias com o Reino Unido respeitantes a matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que não podem conceder aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido, relativamente ao transporte rodoviário de mercadorias, quaisquer direitos que não os previstos no presente regulamento (artigo 3.º). Não obstante, as respetivas autoridades competentes poderão cooperar consoante o necessário para a boa execução do regulamento (artigo 7.º), a fim de que a gestão dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias padeça da menor perturbação possível, e de que esses serviços continuem a ser prestados sob a égide deste diploma após a saída do Reino Unido.

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

O regulamento proposto faz as vezes de uma *lex specialis* para resolver algumas das consequências provenientes do facto de as regras da União que regulam o transporte rodoviário de mercadorias, em especial o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, já não se aplicarem ao transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e os restantes Estados-Membros a partir da saída do Reino Unido e na ausência de um acordo de saída. Os termos propostos limitam-se ao que é necessário neste contexto, a fim de evitar perturbações desproporcionadas, incluindo no que toca à ordem pública. 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.

- **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. 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). Este artigo constitui a base da adoção de atos legislativos da UE, que estabeleçam, em especial: i) regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros (artigo 91.º, n.º 1, alínea a), do TFUE); e ii) as condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro (artigo 91.º, n.º 1, alínea b), do TFUE).

- **Subsidiariedade**

O artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 reserva competência para a União relativamente à celebração de acordos com países terceiros. Na ausência de tal acordo, o presente ato proposto instituiria 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 assegura a igualdade de condições de concorrência para os transportadores rodoviários de mercadorias 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 se destina, como esse regulamento, 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 da saída (sem a celebração de um acordo de saída) 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 da saída do Reino Unido da UE e as soluções possíveis foram levantadas por várias partes interessadas e por representantes dos 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. No que se refere ao acesso ao mercado do transporte rodoviário de mercadorias 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 saída.

Em 29 de novembro de 2018, a Comissão organizou uma sessão de trabalho UE-27 dedicada à preparação, no âmbito do Grupo de Trabalho do Conselho sobre o artigo 50.º, durante a qual os representantes dos Estados-Membros sublinharam, nomeadamente, a necessidade de adotar medidas de contingência a nível da UE de molde a assegurar a conectividade fundamental entre a UE-27 e o Reino Unido em caso de ausência de um acordo de saída. Foi salientado, nomeadamente, 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.

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 de mercadorias 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 2019 (ver *supra*) causaria provavelmente perturbações significativas e o fluxo bilateral rodoviário de mercadorias (cerca de 50 milhões de toneladas por ano) poderá já não estar totalmente coberto. Mais de 80 % das operações de transporte rodoviário de mercadorias entre o Reino Unido e a UE-27 estão atualmente a ser realizadas por transportadores estabelecidos na UE-27. É do interesse da UE-27 prever um quadro que não restrinja indevidamente as operações bilaterais de transporte rodoviário de mercadorias.

- **Avaliação de impacto**

Não é necessária uma avaliação de impacto, devido à natureza excepcional 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 às regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias no contexto da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União

(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 Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 29 de março de 2017, o Reino Unido comunicou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Os Tratados deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido a partir da data de entrada em vigor de um acordo de saída ou, na falta deste, dois anos após a notificação, ou seja, 30 de março de 2019, a menos que o Conselho Europeu, de comum acordo com o Reino Unido, decida prorrogar esse prazo por unanimidade.
- (2) A saída do Reino Unido da União provocaria, na relação com os vinte e sete Estados-Membros restantes e na ausência de disposições especiais, a cessação de todos os direitos e obrigações decorrentes do direito da União em matéria de acesso ao mercado, estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶.
- (3) O sistema de quotas multilateral da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) constitui o único outro quadro jurídico disponível que poderia funcionar como base para o transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido após a data de saída. 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 de mercadorias, o sistema é

⁴ JO C de , p. .

⁵ JO C de [...], p. .

⁶ 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 (Texto relevante para efeitos do EEE), (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

atualmente inadequado para satisfazer plenamente as necessidades em matéria de transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido.

- (4) 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 licenciados no Reino Unido transportar mercadorias por via rodoviária entre este território e os restantes vinte e sete Estados-Membros. Por forma a assegurar um equilíbrio adequado entre o Reino Unido e os restantes Estados-Membros, os direitos assim concedidos devem estar subordinados à concessão de direitos equivalentes e estar sujeitos a certas condições que garantam uma concorrência leal.
- (5) A fim de refletir o seu caráter temporário, o conjunto de medidas deve ser limitado a um curto lapso de tempo, para permitir que sejam tomadas as medidas necessárias para assegurar a conectividade fundamental no âmbito do sistema da CEMT e sem prejuízo da eventual negociação e entrada em vigor de um futuro acordo que abranja o transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido.
- (6) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade previsto no artigo 5.º do Tratado da União Europeia, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esse objetivo.
- (7) O presente regulamento deve entrar em vigor com urgência e deve ser aplicável a partir do dia seguinte àquele em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao e no Reino Unido, exceto se à data tiver entrado em vigor um acordo de saída celebrado com o Reino Unido.
- (8) Nas circunstâncias em que seja necessário para dar resposta às necessidades do mercado, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão, a fim de restabelecer a equivalência dos direitos concedidos pela União aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido com aqueles concedidos pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias da União e de corrigir as situações de concorrência desleal em detrimento dos transportadores rodoviários de mercadorias da União. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. 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 tratam da preparação dos atos delegados. Deve garantir-se que qualquer desses atos delegados não afeta indevidamente o bom funcionamento do mercado interno,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece medidas temporárias de regulação do transporte rodoviário de mercadorias entre a União e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte («Reino Unido») na sequência da sua saída da União.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Veículo», 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. O veículo pode 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/CE⁷;
- (2) «Transporte bilateral»,
 - (a) As deslocações em carga de um veículo cujos pontos de partida e de chegada se situam no território da União e no território do Reino Unido, respetivamente, com ou sem trânsito por um ou vários Estados-Membros ou países terceiros;
 - (b) As deslocações sem carga relacionadas com os transportes a que se refere a alínea a);
- (3) «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;
- (4) «Transportador rodoviário de mercadorias do Reino Unido», uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias sediada no Reino Unido e autorizada a efetuar o transporte rodoviário de mercadorias, detentora de uma licença válida do Reino Unido;
- (5) «Licença do Reino Unido», uma licença emitida pelo Reino Unido para fins de transporte internacional, incluindo transporte bilateral;
- (6) «Direito da concorrência», o direito reportável à conduta seguinte, sempre que possa afetar os serviços de transporte rodoviário de mercadorias:
 - (a) Conduta que consista em:
 - i) acordos entre transportadores rodoviários de mercadorias, decisões de associações de transportadores rodoviários de mercadorias 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 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); bem como
 - (b) Concentrações entre transportadores rodoviários de mercadorias que entravem significativamente uma concorrência efetiva, designadamente em resultado da criação ou do reforço de uma posição dominante;

⁷ 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).

- (7) «Subsídio», qualquer contribuição financeira concedida a um transportador rodoviário de mercadorias 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, 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; bem como
 - (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, como descritas nas 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.
- Se um Governo ou organismo público conceder uma contribuição financeira em igualdade de circunstâncias com um operador privado, apenas motivado por perspectivas de rentabilidade, que tiver concedido o mesmo tipo de contribuição financeira, daí não adviria qualquer benefício indevido;
- (8) «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; e
 - (c) As decisões da autoridade estão sujeitas a controlo judicial;
- (9) «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 a respeito do seu tratamento pelas autoridades públicas relevantes para tais serviços;
- (10) «Território da União», o território dos Estados-Membros em que são aplicáveis o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nas condições neles previstas.

Artigo 3.º

Direito de transporte bilateral

1. Os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido podem, nas condições estabelecidas no presente regulamento, efetuar transportes bilaterais.

2. Os transportes bilaterais das espécies seguintes podem ser efetuados por pessoas singulares ou coletivas sedeadas no Reino Unido, sem que seja necessária uma licença do Reino Unido na aceção do artigo 2.º, n.º 5:
- (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 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 [12]; e
 - v) o transporte constitua meramente uma atividade acessória do conjunto das atividades da empresa;
3. Os Estados-Membros não devem 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, não podem conceder aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido quaisquer direitos que não os previstos no presente regulamento.

Artigo 4.º

Regras sociais e técnicas

No decurso de um transporte bilateral em conformidade com o presente regulamento aplicam-se as seguintes regras:

- (a) A respeito dos trabalhadores móveis e dos condutores independentes, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸;
- (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 Conselho⁹;
- (c) A respeito dos tacógrafos no domínio dos transportes rodoviários, os requisitos do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰;
- (d) A respeito das dimensões e dos pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 96/53/CE do Conselho¹¹;
- (e) 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 em conformidade com a Diretiva 92/6/CEE do Conselho¹²;
- (f) A respeito da utilização obrigatória de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças em veículos, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 91/671/CEE do Conselho¹³;
- (g) A respeito do destacamento de trabalhadores, os requisitos estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴.

⁸ 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)

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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. 5).

¹² Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de fevereiro de 1992, relativa à instalação de 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

Artigo 5.º

Equivalência de direitos

1. A Comissão controlará os direitos concedidos pelo Reino Unido aos transportadores rodoviários de mercadorias 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 não são, *de jure* ou *de facto*, equivalentes aos concedidos aos transportadores rodoviários de mercadorias 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, a Comissão pode, de molde a restabelecer a equivalência, por meio de atos delegados:
 - (a) Estabelecer limites para a capacidade permitida disponível aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido ou relativamente ao número de viagens ou a ambos;
 - (b) Suspender a aplicação do presente regulamento; bem como
 - (c) Adotar quaisquer outras medidas adequadas.

Artigo 6.º

Concorrência leal

1. A Comissão vigiará as condições em que os transportadores rodoviários de mercadorias da União concorrem com os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido para a prestação dos serviços de transporte rodoviário de mercadorias abrangidos pelo presente regulamento.
2. Ao determinar que, em resultado de qualquer das situações referidas no n.º 3, essas condições são consideravelmente menos favoráveis do que as condições de que beneficiam os transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido, a Comissão pode, para remediar a situação, por meio de atos delegados:
 - (a) Estabelecer limites para a capacidade permitida disponível aos transportadores rodoviários de mercadorias do Reino Unido ou relativamente ao número de viagens ou a ambos;
 - (b) Suspender a aplicação do presente regulamento; bem como
 - (c) Adotar quaisquer outras medidas adequadas.
3. Os atos delegados a que se refere o n.º 2 podem ser adotados 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, por parte do Reino Unido, de normas relativas à proteção dos trabalhadores, à segurança ou ao ambiente, ou relacionadas com a concessão de licenças aos transportadores rodoviários de mercadorias ou com a qualificação,

a formação e as inspeções médicas dos condutores profissionais 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, por parte do Reino Unido, de regras de tarifação rodoviária e de tributação divergentes das estabelecidas na Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵; e
 - (f) Qualquer forma de discriminação contra os transportadores rodoviários de mercadorias da União.
4. Para efeitos do n.º 1, a Comissão pode solicitar informações às autoridades competentes do Reino Unido ou aos transportadores rodoviários de mercadorias daquele país. Sempre que essas autoridades ou esses transportadores 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 7.º

Consulta e cooperação

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros consultam e cooperam com as autoridades competentes do Reino Unido na medida do necessário para assegurar a aplicação do presente regulamento.
2. Os Estados-Membros devem, mediante pedido, prestar à Comissão, sem demora injustificada, quaisquer informações obtidas nos termos do n.º 1, ou outras informações pertinentes para a aplicação dos artigos 5.º e 6.º do presente regulamento.

Artigo 8.º

Exercício da delegação

1. Antes de adotar um ato delegado ao abrigo do artigo 5.º, n.º 2, ou do artigo 6.º, n.º 2, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no acordo interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016*.
2. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 9.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

¹⁵ 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).

O presente regulamento é aplicável a partir do dia seguinte à data em que os Tratados deixam de ser aplicáveis ao Reino Unido nos termos do artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia.

Todavia, o presente regulamento não se aplica se tiver entrado em vigor até essa data um acordo de saída celebrado com o Reino Unido, nos termos do artigo 50.º, n.º 2, do Tratado da União Europeia.

O presente regulamento é aplicável até 31 de dezembro de 2019.

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