



Bruxelles, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**recante norme comuni che garantiscono i collegamenti di base per il trasporto di merci
su strada in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord
dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. Se l'accordo di recesso¹ non sarà ratificato, il diritto primario e il diritto derivato dell'Unione cesseranno di essere applicabili al Regno Unito il 30 marzo 2019 ("data del recesso"). Il Regno Unito diventerà allora un "paese terzo".

All'interno dell'Unione la libertà dei trasportatori di merci su strada degli Stati membri (trasportatori su strada dell'Unione) di effettuare trasporti internazionali di merci su strada è regolamentata principalmente dal regolamento (CE) n. 1072/2009², che stabilisce norme comuni rispettivamente per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada e per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada.

In assenza di un accordo di recesso, i servizi di trasporto di merci su strada tra il Regno Unito e gli Stati membri cesserebbero di essere disciplinati da tale regolamento al momento del recesso. Ciò comporterebbe la perdita di validità delle licenze comunitarie rilasciate dal Regno Unito ai trasportatori su strada prima della data del recesso e, di conseguenza, la perdita dell'accesso al mercato dell'Unione del trasporto di merci su strada da parte dei titolari di tali licenze. Analogamente, anche i trasportatori su strada dell'Unione europea, dotati delle attuali licenze comunitarie, perderebbero automaticamente l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada del Regno Unito.

Ne consegue che, in assenza di un accordo di recesso, dal 30 marzo 2019 non vi sarebbe nell'ordinamento dell'Unione alcuna base giuridica per la prestazione di servizi di trasporto di merci su strada tra il Regno Unito e gli Stati membri da parte degli operatori del trasporto merci su strada. Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT) diventerebbe l'unico quadro giuridico per il proseguimento della prestazione di tali servizi, con la condizione di detenere un'autorizzazione CEMT. Un veicolo dotato di un'autorizzazione CEMT può trasportare merci tra tutti i 43 paesi che partecipano al sistema, tra i quali si contano 26 Stati membri dell'UE-27 (tutti tranne Cipro), il Regno Unito e altri 16 paesi. Dopo un'operazione di trasporto internazionale di merci dal paese di registrazione del veicolo a un altro paese membro della CEMT, sono consentite al massimo altre tre operazioni che non comprendono il paese di immatricolazione, dopodiché il veicolo deve fare ritorno al paese dove è immatricolato.

Le autorizzazioni CEMT per ogni Stato aderente sono in numero limitato e sono distribuite a livello nazionale dalle autorità competenti di ciascuno Stato aderente. Le autorizzazioni per il 2019 sono già state distribuite e non è possibile aumentarne il numero con breve preavviso. Le quote CEMT sono fissate annualmente e qualsiasi modifica del numero di autorizzazioni assegnate a un paese aderente alla CEMT deve ricevere l'assenso unanime di tutti i paesi aderenti.

Ad esempio, nel 2019 vi saranno autorizzazioni annuali per 23 252 veicoli immatricolati nell'UE-27. Vi saranno inoltre 984 autorizzazioni annuali per il Regno Unito e 23 472

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

² Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

autorizzazioni per i veicoli di altri paesi che aderiscono al sistema. Considerati i volumi dei servizi di trasporto di merci su strada e i quantitativi delle merci trasportate su strada tra il Regno Unito e gli Stati membri (circa 50 milioni di tonnellate nel 2017: circa 30 milioni di tonnellate dall'UE-27 al Regno Unito e circa 20 milioni di tonnellate dal Regno Unito all'UE-27), è evidente che fare affidamento sul solo sistema di quote della CEMT non rappresenta, al momento, una soluzione adeguata per assicurare i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada subito dopo la data del recesso in assenza di un accordo. L'Unione e gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per assicurare che sia disponibile all'interno del sistema CEMT un numero adeguato di autorizzazioni al fine di garantire i collegamenti di base.

Il trasporto di merci su strada tra il Regno Unito e gli Stati membri è quasi interamente in mano ai trasportatori su strada del Regno Unito e dell'Unione. La perdita, da parte di tali trasportatori, del diritto di effettuare trasporti di merci su strada tra il Regno Unito e gli Stati membri comporterebbe pertanto gravi perturbazioni, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico.

È pertanto opportuno che l'Unione adotti misure di emergenza temporanee e di durata limitata per attenuare tali effetti potenzialmente destabilizzanti per i collegamenti.

Nella comunicazione "Prepararsi al recesso del Regno Unito dall'Unione europea del 30 marzo 2019: un piano d'azione per ogni evenienza"³, del 13 novembre 2018, la Commissione ha annunciato che intende proporre una serie di misure di emergenza per far fronte all'eventualità che il Regno Unito receda dall'Unione senza un accordo. In merito al trasporto su strada, la Commissione ha sottolineato che le autorizzazioni CEMT consentirebbero solo volumi di traffico notevolmente inferiori a quelli attuali tra l'Unione e il Regno Unito.

Il 13 dicembre 2018 il Consiglio europeo (articolo 50) ha rinnovato l'invito a intensificare i lavori a tutti i livelli per prepararsi alle conseguenze del recesso del Regno Unito, prendendo in considerazione tutti gli esiti possibili. Il presente atto fa parte di un pacchetto di misure che la Commissione sta adottando in risposta a tale invito.

La presente proposta è pertanto finalizzata a stabilire misure temporanee per disciplinare il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito in seguito al recesso di quest'ultimo dall'Unione (articolo 1). Tali misure sono intese a mantenere i collegamenti di base per un periodo strettamente limitato (articolo 9).

In primo luogo (articolo 3), il regolamento proposto dispone che siano concessi unilateralmente diritti di trasporto bilaterale ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito in modo che essi possano continuare a trasportare merci tra i rispettivi territori.

I diritti concessi ai trasportatori di merci su strada nel Regno Unito devono essere conformi alla pertinente normativa dell'Unione applicabile al trasporto di merci su strada (articolo 4) e alla concessione di diritti equivalenti da parte del Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione. La proposta di regolamento istituisce un meccanismo (articolo 5) per garantire che i diritti di cui godono i trasportatori di merci su strada dell'Unione nel Regno Unito siano equivalenti a quelli concessi ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito dalla proposta di regolamento. In caso contrario, alla Commissione è conferito il potere di adottare le misure necessarie per correggere la situazione mediante atti delegati, anche limitando la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o il numero di viaggi o entrambi. La valutazione del livello di equivalenza e l'adozione

³ COM(2018) 880 final.

di misure correttive da parte della Commissione non si limitano alla rigorosa corrispondenza formale tra le disposizioni giuridiche dei due paesi, a motivo delle nette differenze esistenti tra i rispettivi mercati e della necessità di evitare un approccio meramente speculare, che potrebbe essere in ultima analisi controproducente per gli interessi dell'Unione.

Il regolamento proposto, per quanto sia finalizzato ad assicurare temporaneamente i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada, stabilisce un meccanismo flessibile per garantire che i trasportatori di merci su strada dell'Unione godano di eque e pari opportunità di competere con i trasportatori di merci su strada del Regno Unito una volta che questo paese non sarà più soggetto al diritto dell'Unione. L'effettiva parità di trattamento impone che, anche dopo il recesso, il Regno Unito continui ad applicare norme sufficientemente rigorose e comparabili nel settore del trasporto di merci su strada per quanto riguarda: la concorrenza leale, compresa la regolamentazione dei cartelli, dell'abuso di posizione dominante e delle concentrazioni; il divieto di sovvenzioni pubbliche ingiustificate; la protezione dei lavoratori e un elevato livello di sicurezza stradale; la tutela dell'ambiente; la sicurezza oppure la concessione di licenze ai trasportatori di merci su strada o la qualifica, la formazione e i controlli medici dei conducenti professionisti. È inoltre necessario garantire che i trasportatori dell'Unione non siano discriminati *de jure* o *de facto* nel Regno Unito. Il regolamento proposto incarica pertanto la Commissione (articolo 6) di monitorare le condizioni della concorrenza tra i trasportatori di merci su strada dell'Unione e del Regno Unito e le conferisce il potere di adottare le misure necessarie mediante atti delegati per garantire che tali condizioni rimangano paritarie in qualsiasi circostanza.

Sono stabilite le procedure necessarie per consentire agli Stati membri e alla Commissione di verificare che i trasportatori di merci su strada che trasportano merci nell'Unione a norma del presente regolamento siano in possesso di licenze o certificazioni rilasciate dal Regno Unito conformemente alle norme pertinenti, che tutta la normativa pertinente nazionale e dell'Unione sia rispettata e che non siano superati i limiti consentiti.

È inserita una disposizione esplicita per ricordare che gli Stati membri non devono negoziare né concludere accordi bilaterali in materia di trasporto di merci su strada con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che non devono concedere in altro modo ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito diritti diversi da quelli previsti dal presente regolamento in relazione al trasporto di merci su strada (articolo 3). Tuttavia, le rispettive autorità competenti potranno cooperare, ove necessario, per la corretta attuazione del regolamento (articolo 7), in modo che sia perturbata il meno possibile la gestione dei servizi di trasporto di merci su strada che continueranno ad essere forniti a norma dello stesso dopo il recesso del Regno Unito.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta di regolamento è intesa come una *lex specialis* per rimediare ad alcune conseguenze del fatto che le norme dell'Unione che disciplinano il trasporto di merci su strada, in particolare il regolamento (CE) n. 1072/2009, in assenza di un accordo di recesso non saranno più applicabili al trasporto di merci su strada tra il Regno Unito e i restanti Stati membri a decorrere dal recesso del Regno Unito. Le condizioni proposte si limitano a quanto necessario al riguardo, al fine di evitare perturbazioni sproporzionate, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico. La loro applicazione è prevista solo per un periodo di tempo limitato. La presente proposta è pertanto pienamente conforme alla legislazione in vigore e in particolare al regolamento (CE) 1072/2009.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta integra le norme dell'Unione che disciplinano il trasporto di merci su strada, in particolare il regolamento (CE) n. 1072/2009. Lo scopo e il contesto specifici del presente regolamento, come anche la sua natura unilaterale, impongono inevitabilmente un approccio restrittivo alla concessione di diritti, oltre a disposizioni specifiche volte a preservare la parità di diritti e di condizioni.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica è costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che contiene il fondamento giuridico per l'adozione di atti legislativi dell'UE che stabiliscono, in particolare: i) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri [articolo 91, paragrafo 1, lettera a), del TFUE]; e ii) le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro [articolo 91, paragrafo 1, lettera b), del TFUE].

- **Sussidiarietà**

L'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1072/2009 riserva all'Unione la competenza di concludere i necessari accordi con paesi terzi. In assenza di tali accordi l'atto proposto stabilirebbe i collegamenti di base, ferma restando la condizione che diritti equivalenti siano concessi dal Regno Unito. Tali collegamenti essenziali sarebbero garantiti paritariamente per il traffico diretto verso qualsiasi luogo nell'Unione e il traffico in uscita da qualsiasi luogo nell'Unione, evitando quindi distorsioni del mercato interno. Risulta indispensabile agire a livello dell'Unione poiché il risultato perseguito non potrebbe essere conseguito dagli Stati membri.

- **Proporzionalità**

La proposta di regolamento è ritenuta proporzionata in quanto permette di evitare perturbazioni eccessive, garantendo al contempo pari condizioni di concorrenza ai trasportatori su strada dell'Unione. La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo. Tale è il caso, in particolare, delle condizioni alle quali sono conferiti i pertinenti diritti, che prevedono, tra l'altro, la necessità che il Regno Unito conferisca diritti equivalenti e la necessità di concorrenza leale, nonché la limitazione temporale del regime istituito.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché l'atto disciplina questioni strettamente correlate al regolamento (CE) n. 1072/2009 ed è destinato, come detto regolamento, a garantire condizioni di concorrenza pienamente armonizzate, esso dovrebbe assumere la forma di un regolamento. Tale forma risponde anche nel modo migliore all'urgenza della situazione/del contesto, dato che il tempo disponibile prima del recesso (senza la conclusione del relativo accordo) è troppo breve per consentire il recepimento delle disposizioni eventualmente contenute in una direttiva.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non applicabile a causa della natura eccezionale, temporanea e una tantum dell'evento che impone la presente proposta, non correlata agli obiettivi della legislazione in vigore.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le sfide derivanti dal recesso del Regno Unito dall'UE e le possibili soluzioni sono state sollevate da vari portatori di interessi e rappresentanti degli Stati membri.

Un tema spesso presente nelle opinioni presentate è la necessità di un intervento normativo al fine di mantenere una certa misura di collegamenti per quanto riguarda il trasporto di merci su strada. Per quanto riguarda l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada dell'Unione, le parti interessate non sono in grado di adottare proprie misure di emergenza per attenuare l'impatto negativo dell'eventuale assenza di un accordo di recesso.

Il 29 novembre 2018 la Commissione ha organizzato un seminario per l'UE-27 in merito alla preparazione in seno al gruppo "Articolo 50" del Consiglio, nel corso del quale i rappresentanti degli Stati membri hanno sottolineato in particolare la necessità di adottare misure di emergenza a livello dell'UE al fine di garantire i collegamenti di base tra l'UE-27 e il Regno Unito in caso di assenza di un accordo di recesso. È stato evidenziato in particolare che il sistema multilaterale di quote CEMT non rappresenta una soluzione alternativa sufficiente e adeguata in considerazione delle sue limitazioni quantitative e qualitative.

Tali osservazioni sono state prese in debita considerazione in sede di redazione della proposta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Le parti interessate hanno comunicato alla Commissione varie valutazioni delle conseguenze del recesso del Regno Unito per il settore del trasporto di merci su strada. La conclusione di tali valutazioni è che l'unica soluzione alternativa disponibile nel settore, vale a dire il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT), sarebbe inadeguato a soddisfare le esigenze del settore. La scarsità di autorizzazioni disponibili per il 2019 (cfr. sopra) causerebbe con tutta probabilità gravi perturbazioni e potrebbe non coprire integralmente il flusso bilaterale di merci trasportate su strada (circa 50 milioni di tonnellate all'anno). Oltre l'80 % delle operazioni di trasporto di merci su strada tra il Regno Unito e l'UE-27 è attualmente effettuato da trasportatori stabiliti nell'UE-27. È nell'interesse dell'UE-27 istituire un quadro giuridico che non limiti indebitamente le operazioni di trasporto bilaterale di merci su strada.

- **Valutazione d'impatto**

Una valutazione d'impatto non è necessaria in ragione del carattere eccezionale della situazione e delle esigenze limitate al periodo durante il quale si effettua il cambiamento di status del Regno Unito. Non sono disponibili opzioni politiche diverse sostanzialmente e giuridicamente dall'opzione proposta.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non applicabile.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non applicabile.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

recante norme comuni che garantiscono i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. I trattati cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore di un accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la notifica, vale a dire a decorrere dal 30 marzo 2019, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida all'unanimità di prorogare tale termine.
- (2) Il recesso del Regno Unito dall'Unione porrebbe fine, per quanto riguarda il rapporto con i ventisette restanti Stati membri e in assenza di disposizioni speciali, a tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato stabiliti dal regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶.
- (3) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT) è l'unico altro quadro giuridico disponibile che potrebbe fungere da base per il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito dopo la data del recesso. A causa però del numero limitato di autorizzazioni attualmente disponibili nell'ambito del sistema CEMT e del suo ambito di applicazione limitato per quanto riguarda la tipologia delle operazioni di trasporto su strada contemplate, detto sistema è attualmente inadeguato a soddisfare pienamente le esigenze del trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito.

⁴ GU C , , pag. .

⁵ GU C , [...], pag. .

⁶ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

- (4) Al fine di evitare le gravi perturbazioni che ne conseguirebbero, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, è pertanto necessario istituire una serie di misure temporanee che consentano ai trasportatori di merci su strada in possesso di licenza del Regno Unito di trasportare merci su strada tra il territorio di quest'ultimo e il territorio dei ventisette restanti Stati membri. Al fine di garantire il corretto equilibrio tra il Regno Unito e i restanti Stati membri, i diritti così conferiti dovrebbero essere subordinati al conferimento di diritti equivalenti e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.
- (5) Al fine di rifletterne il carattere temporaneo, la serie di misure dovrebbe essere limitata a un breve periodo di tempo, in modo da consentire la conclusione degli accordi necessari per assicurare i collegamenti di base nell'ambito del sistema CEMT, e lasciando impregiudicate l'eventuale negoziazione e l'entrata in vigore di un futuro accordo riguardante i trasporti di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito.
- (6) In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.
- (7) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza e applicarsi a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al Regno Unito e al suo interno, a meno che non sia entrato in vigore entro tale data un accordo di recesso concluso con il Regno Unito.
- (8) Qualora necessario per rispondere alle esigenze del mercato, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, al fine di ripristinare l'equivalenza dei diritti concessi dall'Unione ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito con quelli concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e di porre rimedio a situazioni di concorrenza sleale a danno dei trasportatori di merci su strada dell'Unione. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio". In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati. È opportuno garantire che tali atti delegati non incidano indebitamente sul corretto funzionamento del mercato interno,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

Il presente regolamento istituisce misure temporanee che disciplinano il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (il "Regno Unito") in seguito al suo recesso dall'Unione.

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "veicolo": un veicolo a motore immatricolato nel Regno Unito o un complesso di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato nel Regno Unito, adibiti esclusivamente al trasporto di merci. Il veicolo può appartenere all'impresa, essere stato acquistato da questa a credito o noleggiato, a condizione che in quest'ultimo caso esso soddisfi le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE⁷;
- 2) "trasporto bilaterale":
 - a) spostamento con carico di un veicolo i cui punti di partenza e d'arrivo siano situati rispettivamente nel territorio dell'Unione e nel territorio del Regno Unito, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - b) uno spostamento a vuoto in relazione allo spostamento di cui alla lettera a);
- 3) "trasportatore di merci su strada dell'Unione": un'impresa che effettua trasporti di merci su strada, in possesso di una valida licenza comunitaria a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1072/2009;
- 4) "trasportatore di merci su strada del Regno Unito": un'impresa stabilita nel Regno Unito autorizzata a effettuare trasporti di merci su strada e in possesso di una valida licenza del Regno Unito;
- 5) "licenza del Regno Unito": una licenza rilasciata dal Regno Unito per il trasporto internazionale, compreso il trasporto bilaterale;
- 6) "diritto della concorrenza": normativa che disciplina i casi seguenti, qualora essi possano incidere sui servizi di trasporto di merci su strada:
 - a) un comportamento che consiste in:
 - i) accordi tra trasportatori di merci su strada, decisioni prese da associazioni di trasportatori di merci su strada e pratiche concordate che abbiano per fine o effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza;
 - ii) abusi di posizione dominante da parte di uno o più trasportatori di merci su strada;
 - iii) misure adottate o mantenute in vigore dal Regno Unito in caso di imprese pubbliche e di imprese cui il Regno Unito concede diritti speciali o esclusivi e che contravvengono ai punti i) o ii); e
 - b) concentrazioni tra imprese di trasportatori su strada che ostacolano in misura significativa la concorrenza effettiva, in particolare per effetto della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante;
- 7) "sovvenzione": qualsiasi contributo finanziario concesso a un trasportatore di merci su strada dal governo o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello che conferisca un vantaggio e comprenda:
 - a) trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di aiuti non rimborsabili, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi,

⁷ Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (GU L 33 del 4.2.2006, pag. 82).

assunzione di passività quali garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;

- b) rinuncia a entrate altrimenti dovute o loro mancata riscossione;
- c) fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquisto di beni e servizi; oppure
- d) versamenti a un meccanismo di finanziamento oppure incarico o ordine a un ente privato di svolgere una o più delle funzioni di cui alle lettere a), b) o c), che di norma spettano alla pubblica amministrazione o ad altro organismo pubblico, e la prassi seguita non differisce in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni.

Un contributo finanziario da parte di un governo o di un altro organismo pubblico non è ritenuto conferire un vantaggio nel caso in cui un operatore privato in un'economia di mercato che agisca unicamente in base a considerazioni di redditività, nella stessa situazione dell'organismo pubblico in questione, verserebbe lo stesso contributo finanziario;

- 8) "autorità garante della concorrenza indipendente": un'autorità incaricata dell'applicazione e del controllo del rispetto del diritto in materia di concorrenza, come anche del controllo delle sovvenzioni, e che soddisfa le seguenti condizioni:
 - a) l'autorità è indipendente dal punto di vista operativo ed è opportunamente dotata delle risorse necessarie per svolgere i compiti affidatili;
 - b) nell'esecuzione dei suoi compiti e nell'esercizio dei suoi poteri, l'autorità gode delle necessarie garanzie di indipendenza da influenze politiche o altre influenze esterne e agisce con imparzialità; e
 - c) le decisioni dell'autorità sono soggette a controllo giudiziario;
- 9) "pratica discriminatoria": una differenziazione di qualsiasi tipo, senza obiettiva giustificazione, riguardante la fornitura di beni o servizi, compresi i servizi pubblici, impiegati per la prestazione di servizi di trasporto di merci su strada o riguardante il loro trattamento da parte delle autorità pubbliche competenti per tali servizi;
- 10) "territorio dell'Unione": i territori degli Stati membri cui si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, alle condizioni stabilite in tali trattati.

Articolo 3

Diritto di effettuare trasporti bilaterali

- 1. I trasportatori di merci su strada del Regno Unito possono effettuare trasporti bilaterali alle condizioni di cui al presente regolamento.
- 2. I trasporti bilaterali dei seguenti tipi possono essere effettuati da persone fisiche o giuridiche stabilite nel Regno Unito non in possesso di una licenza del Regno Unito ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 5:
 - a) trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale;
 - b) trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;

- c) trasporti di merci con veicoli a motore la cui massa a pieno carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate;
 - d) trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché di altri articoli necessari in caso di soccorsi urgenti, soprattutto in caso di calamità naturali;
 - e) trasporti di merci purché:
 - i) le merci trasportate siano di proprietà dell'impresa o siano state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;
 - ii) lo spostamento serva a far affluire le merci all'impresa o a spedirle dall'impresa, oppure a spostarle all'interno o all'esterno dell'impresa per esigenze dell'impresa stessa;
 - iii) i veicoli a motore adibiti a tale trasporto siano guidati da personale impiegato dall'impresa o a disposizione di quest'ultima in base a un obbligo contrattuale;
 - iv) i veicoli che trasportano le merci siano di proprietà dell'impresa, o siano stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada; e
 - v) tale trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa.
3. Gli Stati membri non negoziano né concludono accordi o intese bilaterali con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. Fatti salvi gli accordi multilaterali esistenti, essi non concedono ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito diritti diversi da quelli previsti dal presente regolamento.

Articolo 4

Disposizioni di carattere sociale e tecnico

Nel corso di un trasporto bilaterale a norma del presente regolamento sono rispettate le seguenti norme:

- a) per quanto riguarda i lavoratori mobili e gli autotrasportatori autonomi, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸;
- b) per quanto riguarda alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, le prescrizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹;

⁸ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

⁹ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i

- c) per quanto riguarda i tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, le prescrizioni del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰;
- d) per quanto riguarda le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati di taluni veicoli stradali, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 96/53/CE del Consiglio¹¹;
- e) per quanto riguarda il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli a motore, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 92/6/CEE del Consiglio¹²;
- f) per quanto riguarda l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 91/671/CEE del Consiglio¹³;
- g) per quanto riguarda il distacco dei lavoratori, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁴.

Articolo 5

Equivalenza dei diritti

1. La Commissione monitora i diritti concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e le condizioni del loro esercizio.
2. Qualora essa riscontri che i diritti concessi dal Regno Unito ai trasportatori su strada dell'Unione non sono, de iure o de facto, equivalenti a quelli concessi ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito dal presente regolamento, o che tali diritti non sono ugualmente disponibili per tutti i trasportatori su strada dell'Unione, la Commissione può, al fine di ripristinare l'equivalenza, mediante atti delegati:
 - a) limitare la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o il numero di viaggi o entrambi;
 - b) sospendere l'applicazione del presente regolamento; oppure
 - c) adottare altre misure opportune.

regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

¹⁰ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

¹¹ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

¹² Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

¹³ Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26).

¹⁴ Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

Concorrenza leale

1. La Commissione monitora le condizioni alle quali i trasportatori di merci su strada dell'Unione competono con i trasportatori di merci su strada del Regno Unito per la fornitura di servizi di trasporto di merci su strada di cui al presente regolamento.
2. Qualora riscontri che, in seguito a una delle situazioni di cui al paragrafo 3, tali condizioni sono sensibilmente meno favorevoli di quelle di cui godono i trasportatori di merci su strada del Regno Unito, la Commissione può, per porre rimedio a tale situazione, mediante atti delegati:
 - a) limitare la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o il numero di viaggi o entrambi;
 - b) sospendere l'applicazione del presente regolamento; oppure
 - c) adottare altre misure opportune.
3. Possono essere adottati atti delegati a norma del paragrafo 2 per porre rimedio alle situazioni seguenti:
 - a) concessione di sovvenzioni da parte del Regno Unito;
 - b) assenza del diritto della concorrenza nel Regno Unito o omissione dell'applicazione effettiva di tale diritto;
 - c) omessa istituzione di un'autorità garante della concorrenza indipendente da parte del Regno Unito od omesso mantenimento della stessa;
 - d) applicazione da parte del Regno Unito di norme relative alla protezione dei lavoratori, alla sicurezza o all'ambiente, oppure alla concessione di licenze ai trasportatori di merci su strada o alla qualifica, alla formazione e ai controlli medici dei conducenti professionisti, inferiori a quelle stabilite dal diritto dell'Unione o, in assenza di disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione, meno rigorose di quelle applicate da tutti gli Stati membri o, in ogni caso, meno rigorose delle pertinenti norme internazionali;
 - e) applicazione da parte del Regno Unito di norme in materia di pedaggi stradali e fiscali divergenti dalle norme stabilite dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵; e
 - f) qualsiasi forma di pratica discriminatoria nei confronti dei trasportatori di merci su strada dell'Unione.
4. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione può chiedere informazioni alle autorità competenti del Regno Unito o ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito. Se le autorità competenti del Regno Unito o i trasportatori di merci su strada del Regno Unito non forniscono le informazioni richieste entro il termine ragionevole prescritto dalla Commissione, o forniscono informazioni incomplete, la Commissione può procedere in conformità al paragrafo 2.

¹⁵ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).

Articolo 7

Consultazione e cooperazione

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e cooperano con esse ove necessario per garantire l'attuazione del presente regolamento.
2. Su richiesta, gli Stati membri forniscono alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni ottenute a norma del paragrafo 1 o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'applicazione degli articoli 5 e 6 del presente regolamento.

Articolo 8

Esercizio della delega

1. Prima dell'adozione di un atto delegato a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, o dell'articolo 6, paragrafo 2, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio".
2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 9

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea.

Il presente regolamento tuttavia non si applica se l'accordo di recesso concluso con il Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea è entrato in vigore entro tale data.

Il presente regolamento si applica fino al 31 dicembre 2019.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente