



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Bruxelles, 23 dicembre 2020
(OR. en)**

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

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

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

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RECANTE NORME
COMUNI ATTE A GARANTIRE I COLLEGAMENTI DI BASE PER IL TRASPORTO DI
MERCİ E DI PASSEGGERI SU STRADA DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE
DI CUI ALL'ACCORDO SUL RECESSO DEL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E
IRLANDA DEL NORD DALL'UNIONE EUROPEA E DALLA COMUNITÀ EUROPEA
DELL'ENERGIA ATOMICA**

REGOLAMENTO (UE) 2020/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 23 dicembre 2020

**recante norme comuni atte a garantire i collegamenti di base per il trasporto di merci
e di passeggeri su strada dopo la fine del periodo di transizione
di cui all'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord
dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica**

(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,

previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria¹,

¹ Posizione del Parlamento europeo del 18 dicembre 2020 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 22 dicembre 2020.

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica¹ ("accordo di recesso"), entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio². Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi nei confronti del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (Regno Unito) e al suo interno conformemente all'articolo 127 dell'accordo di recesso, termina il 31 dicembre 2020. Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE, Euratom) 2020/266³, che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito per un nuovo accordo di partenariato. Come previsto dalle direttive di negoziato l'autorizzazione riguarda, tra l'altro, gli elementi necessari per inquadrare globalmente le relazioni con il Regno Unito nel settore del trasporto su strada dopo la fine del periodo di transizione. Non è tuttavia certo che un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini le loro future relazioni nel settore del trasporto di merci e di passeggeri su strada sarà entrato in vigore entro la fine di tale periodo.

¹ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

² Decisione (UE) 2020/135 del Consiglio, del 30 gennaio 2020, relativa alla conclusione dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 1).

³ Decisione (UE, Euratom) 2020/266 del Consiglio del 25 febbraio 2020 che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per un nuovo accordo di partenariato (GU L 58 del 27.2.2020, pag. 53).

- (2) Alla fine del periodo di transizione, in assenza di disposizioni particolari, verranno meno tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato, come stabilito dai regolamenti (CE) n. 1072/2009¹ e (CE) n. 1073/2009² del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le relazioni tra il Regno Unito e l'Unione e i suoi Stati membri.
- (3) In tale situazione, il trasporto internazionale di merci e di passeggeri su strada tra l'Unione e il Regno Unito subirebbe gravi perturbazioni.
- (4) Gibilterra non rientra nell'ambito di applicazione territoriale del presente regolamento e ogni riferimento al Regno Unito nel quadro del presente regolamento non include Gibilterra.
- (5) 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. 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.

¹ 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).

² Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

- (6) Si prevedono inoltre gravi perturbazioni, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, nel quadro dei servizi di trasporto di passeggeri su strada. L'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus¹ ("accordo Interbus") è l'unico quadro giuridico disponibile che potrebbe fungere da base per il trasporto di passeggeri effettuato con autobus tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione. Il Regno Unito diventerà parte contraente a pieno titolo dell'accordo Interbus il 1° gennaio 2021. L'accordo Interbus riguarda tuttavia solo i servizi occasionali ed è pertanto inadeguato a far fronte alle perturbazioni connesse ai servizi internazionali di trasporto effettuati con autobus tra il Regno Unito e l'Unione derivanti dalla fine del periodo di transizione. È stato negoziato un protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus, la cui ratifica da parte del Regno Unito è prevista quanto prima. Non si prevede tuttavia che il protocollo entrerà in vigore in tempo utile per offrire una soluzione alternativa praticabile per il periodo immediatamente successivo alla fine del periodo di transizione. Gli strumenti disponibili non rispondono quindi alle esigenze dei servizi di trasporto passeggeri regolari e regolari specializzati effettuati con autobus tra l'Unione e il Regno Unito.
- (7) 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 e agli operatori di servizi di autobus in possesso di licenza nel Regno Unito di trasportare merci e passeggeri su strada tra il Regno Unito e l'Unione, o dal territorio del Regno Unito verso il territorio dello stesso transitando attraverso uno o più Stati membri. Al fine di garantire il corretto equilibrio tra il Regno Unito e l'Unione, i diritti così conferiti dovrebbero essere subordinati al conferimento di diritti equivalenti e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.

¹ GU L 231 del 26.11.2002, pag. 13.

- (8) Il diritto di effettuare operazioni di trasporto all'interno del territorio di uno Stato membro e tra Stati membri è una realizzazione fondamentale del mercato interno e, dopo la fine del periodo di transizione e in assenza di disposizioni speciali contrarie, non dovrebbe più essere disponibile per i trasportatori di merci su strada del Regno Unito. Tuttavia, nell'immediato seguito del periodo di transizione e in assenza di un futuro accordo che disciplini il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito, è probabile che si verifichino perturbazioni dei flussi di traffico e conseguenti minacce per l'ordine pubblico, in particolare ai valichi di frontiera che sono pochi e dove devono essere effettuati controlli supplementari sui veicoli e sul loro carico. L'aumento della congestione ai valichi di frontiera con il Regno Unito si è già verificato prima della fine del periodo di transizione. La crisi legata alla pandemia di COVID-19 ha avuto effetti negativi anche sul trasporto su strada, con un aumento dei carichi a vuoto, una tendenza che potrebbe aggravarsi se non vi fosse una flessibilità che consenta agli operatori del trasporto merci su strada del Regno Unito di effettuare, anche in misura molto limitata, operazioni all'interno dell'Unione per un periodo di tempo strettamente limitato. Tali interruzioni potrebbero portare a situazioni con un impatto negativo sulle catene di approvvigionamento critiche, ritenute necessarie per gestire la pandemia di COVID-19 in corso. Per ridurre la portata di tali interruzioni, gli operatori del trasporto merci su strada del Regno Unito dovrebbero essere temporaneamente autorizzati ad effettuare un numero limitato di operazioni supplementari all'interno del territorio dell'Unione nel contesto delle operazioni tra il Regno Unito e l'Unione. I loro veicoli non dovrebbero quindi tornare immediatamente nel Regno Unito e sarebbe meno probabile che siano vuoti al loro ritorno nel Regno Unito, il che ridurrebbe il numero complessivo di veicoli e quindi la pressione ai valichi di frontiera. Il diritto di effettuare tali operazioni supplementari dovrebbe essere proporzionato, non dovrebbe riprodurre lo stesso livello di diritti di cui godono i trasportatori di merci su strada dell'Unione in base alle norme del mercato interno e dovrebbe essere progressivamente eliminato.

- (9) I servizi transfrontalieri di trasporto effettuati con autobus tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord sono di particolare importanza per le comunità che vivono nelle regioni di frontiera, al fine di assicurare i collegamenti di base tra le comunità, tra l'altro nell'ambito della zona di libero spostamento. L'imbarco e lo sbarco di passeggeri da parte di operatori di servizi di autobus del Regno Unito dovrebbero pertanto continuare ad essere autorizzati nelle regioni di frontiera dell'Irlanda nell'ambito dei servizi internazionali di trasporto di passeggeri effettuati con autobus tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord.
- (10) Al fine di rifletterne il carattere temporaneo, senza che ciò costituisca un precedente, la serie di misure di cui al presente regolamento dovrebbe applicarsi per un breve periodo. Per quanto riguarda le operazioni di trasporto di merci su strada, tale breve periodo è concepito per consentire eventuali intese necessarie per assicurare i collegamenti di base nell'ambito del sistema CEMT e lascia impregiudicate sia l'entrata in vigore di un futuro accordo che disciplini il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito sia le future norme dell'Unione sui trasporti. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri effettuato con autobus, tale breve periodo è concepito per consentire l'entrata in vigore e l'applicazione al Regno Unito del protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus, mediante la ratifica da parte del Regno Unito di tale protocollo o la sua adesione al medesimo, senza pregiudicare un eventuale futuro accordo in materia tra l'Unione e il Regno Unito.

- (11) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire misure provvisorie per il trasporto su strada di merci e di passeggeri tra l'Unione e il Regno Unito in caso di assenza di un accordo che disciplini le loro future relazioni nel settore dei trasporti su strada alla fine del periodo di transizione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea (TUE). Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (12) Considerata l'urgenza dettata dalla fine del periodo transitorio, si ritiene opportuno prevedere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al TUE, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.

- (13) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza e dovrebbe applicarsi a decorrere dal giorno successivo alla fine del periodo di transizione stabilito dall'accordo di recesso, salvo nel caso in cui entro tale data sia entrato in vigore o, a seconda dei casi, si applichi in via provvisoria un accordo che disciplini il trasporto su strada concluso con il Regno Unito. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi fino al giorno precedente l'entrata in vigore o fino al giorno precedente l'applicazione provvisoria di un accordo internazionale che disciplini il trasporto su strada per entrambe le parti. Fatta eccezione per le disposizioni specifiche applicabili alla regione di frontiera dell'Irlanda nell'ambito dei servizi internazionali regolari e dei servizi internazionali regolari specializzati tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord, il diritto di effettuare servizi regolari e servizi regolari specializzati con autobus dovrebbe cessare di applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore, per l'Unione e per il Regno Unito, del protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus. Il presente regolamento dovrebbe in ogni caso cessare di applicarsi il 30 giugno 2021.
- (14) Qualora necessario per rispondere alle esigenze del mercato, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE, per quanto riguarda il ripristino dell'equivalenza dei diritti concessi dall'Unione ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito e agli operatori di servizi di autobus del Regno Unito con quelli concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e agli operatori di servizi di autobus dell'Unione, anche laddove i diritti accordati dal Regno Unito sono garantiti sulla base dello Stato membro di origine o altrimenti non sono ugualmente disponibili per tutti gli operatori dell'Unione, e per porre rimedio a situazioni di concorrenza sleale a danno dei trasportatori di merci su strada dell'Unione e degli operatori di servizi di autobus dell'Unione.

- (15) Tali atti delegati dovrebbero rispettare il principio di proporzionalità e le loro disposizioni dovrebbero pertanto essere adeguate ai problemi derivanti dalla mancanza di diritti equivalenti o derivanti da condizioni di concorrenza sleali. La sospensione dell'applicazione del presente regolamento dovrebbe essere prevista dalla Commissione solo nei casi più gravi, nei quali non siano garantiti diritti equivalenti ai trasportatori di merci su strada dell'Unione o agli operatori di servizi di autobus dell'Unione da parte del Regno Unito, o nei casi in cui i diritti garantiti siano minimi, oppure nei casi in cui le condizioni di concorrenza per i trasportatori di merci su strada del Regno Unito o degli operatori di servizi di autobus del Regno Unito differiscano in misura tale da quelle degli operatori dell'Unione, che la fornitura dei servizi in questione da parte degli operatori dell'Unione non sia per loro economicamente sostenibile.
- (16) Nell'adottare tali atti delegati, 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 "Legiferare meglio"¹ del 13 aprile 2016. 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 che la Commissione garantisca che tali atti delegati adottati non incidano indebitamente sul corretto funzionamento del mercato interno.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (17) Al fine di assicurare che i diritti garantiti dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e agli operatori di servizi di autobus dell'Unione, equivalenti a quelli garantiti dal presente regolamento ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito e agli operatori di servizi di autobus del Regno Unito, siano ugualmente disponibili per tutti gli operatori dell'Unione, l'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 dovrebbe essere temporaneamente esteso. Tali regolamenti coprono già la parte di percorso effettuato tra uno Stato membro e un paese terzo sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. In tali casi è tuttavia necessario garantire che il regolamento (CE) n. 1072/2009 si applichi anche alla parte di percorso effettuato sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico, e che il regolamento (CE) n. 1073/2009 si applichi alla parte di percorso effettuato sul territorio dello Stato membro di imbarco o di sbarco dei passeggeri. Tale estensione è volta a garantire che gli operatori dell'Unione possano effettuare operazioni di «paese-terzo» da o verso il Regno Unito, nonché soste aggiuntive nell'operazione di trasporto di passeggeri,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

Il presente regolamento istituisce misure temporanee che disciplinano il trasporto di merci su strada nonché la fornitura di servizi regolari e di servizi regolari specializzati di trasporto di passeggeri effettuati con autobus tra l'Unione e il Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "veicolo":
 - a) per quanto riguarda il trasporto di merci, 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, adibito esclusivamente al trasporto di merci, di proprietà dell'impresa, da questa acquistato a credito o noleggiato, a condizione che in quest'ultimo caso esso soddisfi le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹;
 - b) per quanto concerne il trasporto di passeggeri, un autobus;

¹ 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).

- 2) "trasporti consentiti di merci":
- a) uno spostamento di un veicolo a carico dal territorio dell'Unione verso il territorio del Regno Unito, o viceversa, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - b) dopo un viaggio a carico dal territorio del Regno Unito al territorio dell'Unione, di cui alla lettera a) del presente punto, l'esecuzione, entro sette giorni dallo scarico nel territorio dell'Unione, di un massimo di due operazioni supplementari di carico e scarico nel territorio dell'Unione per un periodo di due mesi a decorrere dal primo giorno di applicazione del presente regolamento di cui all'articolo 12, paragrafo 2, primo comma, e di un'operazione entro sette giorni dallo scarico nel territorio dell'Unione, nei tre mesi successivi;
 - c) uno spostamento di un veicolo a carico dal territorio del Regno Unito verso il territorio del Regno Unito, con transito attraverso il territorio dell'Unione;
 - d) uno spostamento a vuoto relativi ai trasporti di cui alle lettere a) e c);
- 3) "trasporti consentiti di passeggeri effettuati con autobus":
- a) uno spostamento effettuato con un autobus per fornire un servizio di trasporto di passeggeri dal territorio dell'Unione verso il territorio del Regno Unito, o viceversa, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi;

- b) uno spostamento effettuato con un autobus per fornire un servizio di trasporto di passeggeri dal territorio del Regno Unito verso il territorio del Regno Unito, con transito attraverso il territorio dell'Unione;
 - c) uno spostamento senza trasporto di passeggeri relativi ai trasporti di cui alle lettere a) e b);
 - d) l'imbarco e lo sbarco di passeggeri nella regione di frontiera dell'Irlanda nell'ambito dei servizi internazionali regolari e dei servizi internazionali regolari specializzati tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord;
- 4) "regione di frontiera dell'Irlanda": le contee dell'Irlanda adiacenti la frontiera terrestre tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord;
- 5) "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;
- 6) "trasportatore di merci su strada del Regno Unito": un'impresa stabilita nel Regno Unito cui è consentito effettuare trasporti di merci su strada e in possesso di una licenza valida rilasciata per il trasporto internazionale, in relazione ai trasporti consentiti di merci;

- 7) "licenza del Regno Unito": se rilasciata a un trasportatore di merci su strada del Regno Unito, una licenza rilasciata dal Regno Unito per il trasporto internazionale, in relazione ai trasporti consentiti di merci e, se rilasciata a un operatore di servizi di autobus del Regno Unito, una licenza rilasciata dal Regno Unito per il trasporto internazionale, in relazione ai trasporti consentiti di passeggeri effettuati con autobus;
- 8) "autobus": un veicolo immatricolato nel Regno Unito che, in virtù della sua costruzione e delle sue attrezzature, è adeguato e adibito al trasporto di più di nove passeggeri incluso l'autista;
- 9) "servizi regolari": i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e lungo itinerari determinati e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite;
- 10) "servizi regolari specializzati": i servizi, indipendentemente da chi li organizza, che assicurano il trasporto di determinate categorie di passeggeri, ad esclusione di altri passeggeri;
- 11) "operatore di servizi di autobus dell'Unione": un'impresa che effettua trasporti di passeggeri con autobus, in possesso di una valida licenza comunitaria a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1073/2009;
- 12) "operatore di servizi di autobus del Regno Unito": un'impresa stabilita nel Regno Unito autorizzata a effettuare trasporti di passeggeri con autobus e in possesso di una licenza valida per il trasporto internazionale, in relazione ai trasporti consentiti di passeggeri effettuati con autobus;

- 13) "operatore": un trasportatore di merci su strada o un operatore di servizi di autobus;
- 14) "diritto della concorrenza": qualunque normativa che disciplina i comportamenti seguenti, qualora essi possano incidere sui servizi di trasporto di merci su strada o sui servizi di autobus:
- a) un comportamento che consiste in:
 - i) accordi tra trasportatori di merci su strada od operatori di servizi di autobus, rispettivamente, decisioni prese da associazioni di trasportatori di merci su strada o da operatori di servizi di autobus, e pratiche concordate che abbiano per fine o effetto di impedire, restringere o falsare la concorrenza;
 - ii) abusi di posizione dominante da parte di uno o più trasportatori di merci su strada od operatori di servizi di autobus;
 - 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 al punto i) o ii);
 - b) concentrazioni tra imprese di trasportatori su strada o di operatori di servizi di autobus, rispettivamente, che ostacolano in misura significativa la concorrenza effettiva, in particolare per effetto della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante;

- 15) "sovvenzione": qualsiasi contributo finanziario concesso a un operatore dal governo o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello, che conferisca un vantaggio e comprenda:
- a) il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di aiuti non rimborsabili, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi, assunzione di passività quali garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;
 - b) la rinuncia a entrate altrimenti dovute o la loro mancata riscossione;
 - c) la fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero l'acquisto di beni e servizi;
 - d) i versamenti a un meccanismo di finanziamento oppure l'incarico o l'ordine a un ente privato di svolgere una o più delle funzioni di cui alle lettere a), b) e c), che di norma spetterebbero al governo o ad altro organismo pubblico, senza che la prassi seguita differisca in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni.

Non si ritiene che un contributo finanziario da parte di un governo o di un altro organismo pubblico conferisca 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;

- 16) "autorità indipendente garante della concorrenza": 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 condizioni seguenti:
- a) l'autorità è indipendente dal punto di vista operativo ed è opportunamente dotata delle risorse necessarie per svolgere i compiti che le sono assegnati;
 - 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;
 - c) le decisioni dell'autorità sono soggette a controllo giudiziario;
- 17) "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 di servizi di autobus, o riguardante il loro trattamento da parte delle autorità pubbliche competenti per tali servizi;
- 18) "territorio dell'Unione": i territori degli Stati membri cui si applicano il TUE e il TFUE, alle condizioni stabilite in tali trattati.

Articolo 3

Diritto di effettuare trasporti consentiti di merci

1. I trasportatori di merci su strada del Regno Unito possono effettuare trasporti consentiti di merci alle condizioni di cui al presente regolamento.
2. I trasporti consentiti di merci dei seguenti tipi possono essere effettuati da persone fisiche o giuridiche stabilite nel Regno Unito senza che sia necessaria una licenza del Regno Unito:
 - 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 carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate;
 - d) trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari per cure mediche urgenti, in particolare a seguito 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 stessa oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;
- iii) i veicoli a motore adibiti a tale trasporto siano guidati da personale alle dipendenze o a disposizione dell'impresa in base a un'obbligazione 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; e
- v) tale trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa.

Articolo 4

Diritto di effettuare servizi regolari e servizi regolari specializzati di trasporto effettuati con autobus

1. Gli operatori di servizi di autobus del Regno Unito possono effettuare, alle condizioni di cui al presente regolamento, trasporti consentiti di passeggeri con autobus che costituiscono servizi regolari e servizi regolari specializzati.
2. Gli operatori di servizi di autobus del Regno Unito sono in possesso di un'autorizzazione rilasciata prima della data di applicazione del presente regolamento conformemente agli articoli da 6 a 11 del regolamento (CE) n. 1073/2009 per effettuare servizi regolari e servizi regolari specializzati di trasporto con autobus per conto terzi.

3. Le autorizzazioni che rimangono valide nel quadro del paragrafo 2 del presente articolo possono continuare a essere utilizzate per gli scopi di cui al paragrafo 1 del presente articolo se sono state rinnovate secondo gli stessi termini e condizioni, o modificate solo in termini di fermate, tariffe o orario, e soggette alle regole e procedure di cui agli articoli da 6 a 11 del regolamento (CE) n. 1073/2009 per un periodo di validità che non vada oltre il 30 giugno 2021.
4. I trasporti consentiti di passeggeri con autobus da parte di persone fisiche o giuridiche stabilite nel Regno Unito senza fine di lucro o commerciale possono essere effettuati senza che sia necessaria una licenza, qualora:
 - a) l'attività di trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria per tale persona fisica o giuridica; e
 - b) i veicoli utilizzati siano di proprietà della persona fisica o giuridica o siano stati acquistati a credito dalla medesima ovvero abbiano costituito oggetto di un contratto di leasing a lungo termine e siano guidati da un dipendente di tale persona fisica o giuridica o dalla persona fisica stessa o da personale impiegato dall'impresa o messo a disposizione dell'impresa in base a un obbligo contrattuale.

Tali operazioni di trasporto non sono soggette ad alcun regime di autorizzazione in seno all'Unione, a condizione che la persona che svolge l'attività sia in possesso di un'autorizzazione nazionale rilasciata anteriormente al primo giorno di applicazione del presente regolamento di cui all'articolo 12, paragrafo 2, primo comma, del presente regolamento, conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1073/2009.

5. Il fatto che il trasporto sia interrotto per consentire che un percorso sia effettuato secondo un altro modo di trasporto o dia luogo ad un cambiamento di veicolo non influisce sull'applicazione del presente regolamento.

Articolo 5

Accordi o intese bilaterali

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.

Fatte salve le intese multilaterali esistenti, essi non concedono in altro modo ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito, o agli operatori di servizi di autobus del Regno Unito, diritti diversi da quelli conferiti dal presente regolamento.

Articolo 6

Disposizioni di carattere sociale e tecnico

Nell'ambito di un trasporto consentito di merci o di passeggeri effettuato con autobus conformemente al presente regolamento sono rispettate le norme seguenti:

- a) per quanto riguarda i lavoratori mobili e gli autotrasportatori autonomi, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri conformemente alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹;

¹ 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).

- b) per quanto riguarda alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, le prescrizioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹;
- 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 Consiglio²;
- d) per quanto riguarda la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri conformemente alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³;
- e) per quanto riguarda le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati di taluni veicoli stradali, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri conformemente alla direttiva 96/53/CE del Consiglio⁴;

¹ 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 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).

² 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).

³ Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

⁴ 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).

- f) 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 conformemente alla direttiva 92/6/CEE del Consiglio¹;
- g) 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 conformemente alla direttiva 91/671/CEE del Consiglio²;
- h) per quanto riguarda il distacco dei lavoratori, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri conformemente alla direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³;
- i) per quanto riguarda i diritti dei passeggeri, le prescrizioni del regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴;

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 1).

Articolo 7
Equivalenza dei diritti

1. La Commissione monitora i diritti concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e agli operatori di servizi di autobus dell'Unione e le condizioni del loro esercizio.
2. La Commissione, qualora riscontri che i diritti concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione o agli operatori di servizi di autobus dell'Unione non sono, de iure o de facto, equivalenti a quelli concessi agli operatori del Regno Unito a norma del presente regolamento, o che tali diritti non sono ugualmente disponibili per tutti i trasportatori di merci su strada dell'Unione o per tutti gli operatori di servizi di autobus dell'Unione, adotta, senza indugio e al fine di ripristinare l'equivalenza, atti delegati conformemente all'articolo 11 per:
 - a) sospendere l'applicazione dell'articolo 3 o dell'articolo 4, paragrafi da 1 a 4, qualora non siano concessi diritti equivalenti agli operatori dell'Unione, o i diritti concessi siano minimi;
 - b) limitare la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o degli operatori di servizi di autobus del Regno Unito, o il numero di viaggi, o entrambi; oppure
 - c) adottare restrizioni operative legate ai tipi di veicoli o alle condizioni di circolazione.

Articolo 8
Concorrenza leale

1. La Commissione monitora le condizioni alle quali gli operatori dell'Unione competono con gli operatori del Regno Unito per la fornitura dei servizi di trasporto di merci su strada e dei servizi di autobus di cui al presente regolamento.
2. La Commissione, qualora riscontri che, in seguito a una delle situazioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, le condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono sensibilmente meno favorevoli rispetto a quelle di cui godono gli operatori del Regno Unito, adotta, senza indugio e per porre rimedio a tale situazione, atti delegati in conformità all'articolo 11 per:
 - a) sospendere l'applicazione dell'articolo 3 o dell'articolo 4, paragrafi da 1 a 4, qualora le condizioni di concorrenza per i trasportatori di merci su strada del Regno Unito o per gli operatori di servizi di autobus del Regno Unito differiscano in misura tale dalle condizioni applicabili agli operatori dell'Unione che la fornitura di servizi da parte di questi ultimi non è per loro economicamente sostenibile;
 - b) limitare la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o degli operatori di servizi di autobus del Regno Unito, o il numero di viaggi, o entrambi; oppure
 - c) adottare restrizioni operative legate ai tipi di veicoli o alle condizioni di circolazione.

3. Gli atti delegati di cui al paragrafo 2 sono adottati alle condizioni precisate in tale paragrafo, 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 indipendente garante della concorrenza 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 meno rigorose di 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 relative al rilascio di licenze del Regno Unito ai trasportatori di merci su strada o agli operatori di servizi di autobus meno rigorose di quelle stabilite nel regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹;

¹ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

- f) applicazione da parte del Regno Unito di norme relative alla qualifica e alla formazione dei conducenti professionisti meno rigorose di quelle stabilite dalla direttiva 2003/59/CE;
 - g) applicazione da parte del Regno Unito di norme in materia di pedaggi stradali e di tassazione divergenti dalle norme stabilite dalla direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹; e
 - h) qualsiasi forma di pratica discriminatoria nei confronti degli operatori dell'Unione.
4. Ai fini del paragrafo 1 la Commissione può chiedere informazioni alle autorità competenti del Regno Unito o agli operatori del Regno Unito. Se non forniscono le informazioni richieste entro il termine ragionevole prescritto dalla Commissione, o forniscono informazioni incomplete, la Commissione può procedere conformemente al paragrafo 2.

Articolo 9

Estensione dei regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009

1. Nel contesto del trasporto di merci tra il territorio dell'Unione e il territorio del Regno Unito effettuato da un trasportatore di merci su strada dell'Unione che faccia valere i diritti concessi dal Regno Unito, di cui all'articolo 7 del presente regolamento, equivalenti a quelli concessi a norma del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 1072/2009 si applica alla parte del percorso effettuato sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico.

¹ 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).

2. Nel contesto del trasporto di passeggeri tra il territorio dell'Unione e il territorio del Regno Unito effettuato da un operatore di servizi di autobus dell'Unione che faccia valere i diritti concessi dal Regno Unito, di cui all'articolo 7 del presente regolamento, equivalenti a quelli concessi a norma del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 1073/2009 si applica alla parte del percorso effettuato sul territorio dello Stato membro di imbarco o di sbarco.

Articolo 10

Consultazione e cooperazione

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e cooperano con esse nella misura necessaria a 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 del presente articolo o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'applicazione degli articoli 7 e 8.

Articolo 11

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, è conferito alla Commissione fino al 30 giugno 2021.

2. Prima dell'adozione dell'atto delegato a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, o dell'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
3. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 12

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui il diritto dell'Unione cessa di applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito a norma degli articoli 126 e 127 dell'accordo di recesso.

Esso non si applica tuttavia se entro tale data è entrato in vigore o, a seconda dei casi, si applica in via provvisoria un accordo internazionale, concluso tra l'Unione e il Regno Unito, che disciplini il trasporto su strada.
3. Il presente regolamento si applica fino al giorno precedente l'entrata in vigore o, a seconda dei casi, fino al giorno precedente l'applicazione provvisoria di un accordo internazionale, concluso tra l'Unione e il Regno Unito, che disciplini il trasporto su strada.

Fatta eccezione per il trasporto di passeggeri effettuato con autobus di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera d), le disposizioni del presente regolamento applicabili al trasporto di passeggeri effettuato con autobus cessano di applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore, per l'Unione e per il Regno Unito, del protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus.

4. Il presente regolamento cessa in ogni caso di applicarsi al più tardi il 30 giugno 2021.

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente