



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 10 dicembre 2020
(OR. en)

13903/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0362(COD)**

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

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	10 dicembre 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 826 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 826 final.

All.: COM(2020) 826 final



Bruxelles, 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea. 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 al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020.

Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE, Euratom) 2020/266, che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per un nuovo accordo di partenariato³. 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 in detto settore sarà entrato in vigore entro la fine di tale periodo.

Tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato del trasporto su strada, quale stabilito dai regolamenti (CE) n. 1072/2009⁴ e (CE) n. 1073/2009⁵, verranno meno il 31 dicembre 2020, quando terminerà il periodo di transizione stabilito dall'accordo di recesso. Ciò comporterà la perdita di validità delle licenze comunitarie rilasciate dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada e agli operatori di autobus e, di conseguenza, la perdita dell'accesso al mercato dell'Unione del trasporto di merci e di passeggeri su strada per i titolari di tali licenze. Analogamente, anche i trasportatori di merci su strada e gli operatori di autobus dell'Unione europea dotati delle attuali licenze comunitarie perderanno l'accesso automatico al mercato del Regno Unito del trasporto di merci e di passeggeri su strada.

Ne consegue che, in assenza di un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini la materia, dopo la fine del periodo di transizione il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT) diventerebbe l'unico quadro giuridico disponibile su cui poter basare la prosecuzione dei servizi di trasporto di merci su strada, subordinatamente al possesso di 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 annoverano 26 Stati membri dell'UE (tutti tranne Cipro), il Regno Unito e altri 16

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 GU L 58 del 27.2.2020, pag. 53.

⁴ 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).

⁵ 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).

paesi. In seguito a un'operazione di trasporto internazionale di merci dal paese di immatricolazione del veicolo a un altro paese membro della CEMT sono consentite al massimo tre operazioni che non comprendano il paese di immatricolazione; dopodiché, il veicolo deve fare ritorno al paese in cui è stato immatricolato.

Il numero di autorizzazioni CEMT è limitato per ciascuno Stato membro e le autorizzazioni per il 2021 sono già state distribuite a livello nazionale dalle autorità competenti di ciascuno Stato membro. Non è possibile aumentarne il numero con breve preavviso. Le quote CEMT sono fissate annualmente e ogni variazione del numero di autorizzazioni assegnate a un paese membro della CEMT devono essere concordate all'unanimità dai paesi che ne fanno parte.

Come già sottolineato nel regolamento (UE) 2019/501 del Parlamento europeo e del Consiglio, adottato il 25 marzo 2019⁶, considerati i volumi dei servizi di trasporto di merci su strada e i quantitativi delle merci trasportate su strada tra il Regno Unito e l'Unione (circa 51 milioni di tonnellate nel 2019; circa 29 milioni di tonnellate dall'Unione verso il Regno Unito e circa 22 milioni di tonnellate dal Regno Unito verso l'Unione), è evidente che fare affidamento esclusivamente sul sistema di quote della CEMT non rappresenta al momento una soluzione adeguata per garantire i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada immediatamente dopo la fine del periodo di transizione.

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

Per quanto concerne il trasporto di passeggeri effettuato con autobus, in assenza di un accordo tra l'Unione e il Regno Unito che disciplini la materia, l'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus⁷ ("accordo Interbus") è l'unico quadro giuridico disponibile che, dopo la fine del periodo di transizione, potrebbe fungere da base per il trasporto di passeggeri effettuato con autobus tra l'Unione e il Regno Unito. Il Regno Unito ha depositato lo strumento di adesione all'accordo Interbus il 29 ottobre 2020. Il 1° gennaio 2021 esso ne diventerà pertanto parte contraente a pieno titolo. L'accordo Interbus riguarda tuttavia solo i servizi occasionali ed è pertanto inadeguato a far fronte alle perturbazioni derivanti dalla fine dell'applicazione del diritto dell'Unione al Regno Unito e nel Regno Unito, in considerazione dell'elevato numero di persone che continuerebbero a volersi spostare tra l'Unione e il Regno Unito. Un protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi regolari e i servizi regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus è stato negoziato tra le parti contraenti, ma non si prevede che esso entri in vigore in tempo utile per offrire una soluzione alternativa praticabile per il periodo immediatamente successivo alla fine del periodo di transizione. Per quanto riguarda i servizi regolari e i servizi regolari specializzati di trasporto di passeggeri effettuati con autobus, gli strumenti attuali non rispondono quindi alle esigenze di tali servizi tra l'Unione, da un lato, e il Regno Unito, dall'altro.

I servizi transfrontalieri di trasporto effettuati con autobus tra l'Irlanda e il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord sono di particolare importanza per le comunità che vivono

⁶ Regolamento (UE) 2019/501 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 marzo 2019, recante norme comuni che garantiscono i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada e di passeggeri su strada in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione (GU L 85 del 27.3.2019, pag. 39).

⁷ GU L 321 del 26.11.2002, pag. 13.

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. Non esistono strumenti che possano far fronte all'esigenza degli operatori di autobus che prestano servizi regolari o servizi regolari specializzati di imbarco e di sbarco di passeggeri in regioni situate dall'altra parte della frontiera. Venendo meno il diritto di effettuare operazioni di cabotaggio, la redditività economica di molti servizi transfrontalieri è tuttavia a rischio. È pertanto opportuno che l'Unione adotti misure di emergenza temporanee e di durata limitata per attenuare tali effetti potenzialmente destabilizzanti per i collegamenti tra l'Unione e il Regno Unito.

La presente proposta mira pertanto a istituire misure temporanee che disciplinino il trasporto di merci su strada nonché la fornitura di servizi regolari e di servizi regolari specializzati di trasporto di passeggeri tra l'Unione, da un lato, e il Regno Unito, dall'altro, dopo la fine del periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso (articolo 1). Tali misure sono intese a garantire i collegamenti di base per un periodo strettamente limitato (articolo 2).

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.

In primo luogo (articolo 3) la proposta di regolamento dispone la concessione unilaterale di diritti di trasporto bilaterale ai trasportatori di merci su strada stabiliti nel Regno Unito, in modo che possano continuare a trasportare merci tra il loro territorio e l'Unione.

La proposta di regolamento prevede inoltre (articolo 4) la concessione unilaterale di diritti di trasporto bilaterale di passeggeri effettuato con autobus, nell'ambito dei servizi regolari o di servizi regolari specializzati, agli operatori di autobus stabiliti nel Regno Unito, in modo che possano continuare a trasportare passeggeri tra il loro territorio e l'Unione. Il regolamento dispone altresì la concessione unilaterale di diritti di imbarco e di 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 il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.

I diritti concessi agli operatori stradali del Regno Unito sono soggetti alla conformità al diritto dell'Unione applicabile ai trasportatori di merci su strada e agli operatori di servizi di trasporto di passeggeri su strada (articolo 6) ed equivalgono ai diritti concessi dal Regno Unito agli operatori stradali dell'Unione. La proposta di regolamento istituisce un meccanismo (articolo 7) atto a garantire che i diritti di cui godono gli operatori stradali dell'Unione nel Regno Unito siano equivalenti ai diritti concessi agli operatori stradali del Regno Unito a norma della presente 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 degli operatori stradali del Regno Unito o il numero di viaggi, o entrambi. La valutazione del livello di equivalenza e l'adozione di misure correttive da parte della Commissione non si limitano unicamente alla rigorosa corrispondenza formale tra le disposizioni giuridiche dei due paesi; ciò a motivo delle nette differenze tra i rispettivi mercati e della necessità di evitare un approccio meramente speculare, che in ultima analisi potrebbe essere controproducente per gli interessi dell'Unione.

La presente proposta di regolamento, sebbene miri ad assicurare temporaneamente i collegamenti di base per il trasporto di merci e di passeggeri su strada, istituisce un meccanismo flessibile volto a garantire che i trasportatori di merci su strada e gli operatori di servizi di trasporto effettuati con autobus dell'Unione godano di eque e pari opportunità per competere con i trasportatori di merci su strada e gli operatori di servizi di trasporto effettuati con autobus del Regno Unito. L'effettiva parità di trattamento impone che, anche dopo la fine

del periodo di transizione, il Regno Unito continui ad applicare norme sufficientemente rigorose e comparabili nel settore del trasporto di merci e di passeggeri 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, in relazione al rilascio di licenze agli operatori stradali o alla qualifica, alla formazione e ai controlli medici dei conducenti professionisti. È inoltre necessario garantire che gli operatori stradali dell'Unione non siano discriminati, de iure o de facto, nel Regno Unito. La proposta di regolamento incarica pertanto la Commissione (articolo 8) di monitorare le condizioni della concorrenza tra gli operatori stradali dell'Unione, da un lato, e gli operatori stradali del Regno Unito, dall'altro, 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 necessarie procedure per permettere agli Stati membri e alla Commissione di verificare che gli operatori stradali del Regno Unito che trasportano merci o passeggeri a norma del presente regolamento siano in possesso di licenze o di certificazioni conformemente alle norme pertinenti, che tutta la pertinente normativa nazionale e unionale sia rispettata e che non siano superati i limiti consentiti.

I regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 coprono già la parte di percorso effettuato tra uno Stato membro e un paese terzo sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. È necessario garantire che detti regolamenti si applichino anche alla parte di percorso sul territorio dello Stato membro di carico o di scarico, per il trasporto di merci, e alla parte di percorso sul territorio dello Stato membro di imbarco e di sbarco dei passeggeri, per i servizi effettuati con autobus (articolo 9). Tale estensione garantirà che gli operatori dell'Unione possano effettuare operazioni di cross-trade da o verso il Regno Unito, nonché soste aggiuntive nell'ambito dei loro servizi effettuati con autobus.

È inserita una disposizione esplicita per ricordare che gli Stati membri non devono negoziare né concludere con il Regno Unito accordi bilaterali relativi al trasporto su strada su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che non devono concedere in altro modo agli operatori stradali del Regno Unito diritti diversi da quelli conferiti dal presente regolamento (articolo 5). Le rispettive autorità competenti potranno tuttavia cooperare, ove necessario, ai fini della corretta attuazione del regolamento (articolo 10), in modo da ridurre al minimo le perturbazioni della gestione dei servizi di trasporto di merci su strada e dei servizi di trasporto di passeggeri con autobus che continueranno a essere effettuati dopo il 31 dicembre 2020.

L'articolo 11 stabilisce le norme relative all'esercizio della delega conferita alla Commissione per adottare atti delegati al fine di garantire che i diritti di cui godono gli operatori stradali dell'Unione nel Regno Unito siano equivalenti ai diritti concessi agli operatori stradali del Regno Unito e che i trasportatori dell'Unione non siano discriminati nel Regno Unito.

L'articolo 12 dispone che il presente regolamento inizierà ad applicarsi alla fine del periodo di transizione stabilito dall'accordo di recesso, se non è entrato in vigore un accordo con il Regno Unito che disciplina il trasporto su strada, e cesserà di applicarsi al più tardi il 30 giugno 2021. Il regolamento cesserà di applicarsi a una data anteriore se prima di tale data entra in vigore o è applicato in via provvisoria, a seconda dei casi, un accordo che disciplini il trasporto su strada con il Regno Unito. 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 di trasporto tra l'Irlanda e il Regno Unito nei

confronti dell'Irlanda del Nord, il regolamento cesserà inoltre di applicarsi a una data anteriore per quanto concerne le disposizioni relative al trasporto di passeggeri su strada, se il protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi internazionali regolari e i servizi internazionali regolari specializzati di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus entra in vigore per l'Unione e per il Regno Unito.

Il presente atto fa parte di un pacchetto di misure che la Commissione sta adottando.

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

La presente proposta di regolamento è concepita come *lex specialis* intesa ad affrontare alcune delle conseguenze del fatto che le norme dell'Unione che disciplinano il trasporto di merci su strada e il trasporto di passeggeri su strada effettuato con autobus, in particolare i regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009, non si applicheranno più al trasporto di merci e di passeggeri su strada tra l'Unione, da un lato, e il Regno Unito, dall'altro. Le condizioni proposte si limitano a quanto necessario a tale riguardo, al fine di evitare perturbazioni sproporzionate. La loro applicazione è prevista solo per un periodo di tempo limitato. La presente proposta è pertanto pienamente conforme alla legislazione in vigore, segnatamente i regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009.

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

La presente proposta integra le norme dell'Unione che disciplinano il trasporto di merci su strada, in particolare il regolamento (CE) n. 1072/2009, e le norme dell'Unione che disciplinano i servizi internazionali di trasporto effettuati con autobus, in particolare il regolamento (CE) n. 1073/2009. La finalità e il contesto specifici del presente regolamento, come pure la sua natura unilaterale, impongono inevitabilmente un approccio restrittivo alla concessione di diritti, oltre a disposizioni specifiche intese a salvaguardare 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).

- **Sussidiarietà**

L'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1072/2009 e l'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1073/2009 riservano all'Unione la competenza per la conclusione di accordi pertinenti con i paesi terzi. In assenza di tali accordi, la presente proposta di atto mira a stabilire i collegamenti di base, ferma restando la condizione che diritti equivalenti siano concessi dal Regno Unito. Detti collegamenti sarebbero assicurati paritariamente per il traffico da e verso tutti i punti dell'Unione, in modo da evitare distorsioni nel mercato interno. È pertanto indispensabile agire a livello dell'Unione, dato che il risultato non potrebbe essere conseguito con interventi a livello dei singoli Stati membri.

- **Proporzionalità**

La proposta di regolamento è considerata proporzionata, in quanto permette di evitare perturbazioni sproporzionate, garantendo al contempo pari condizioni di concorrenza per gli operatori stradali dell'Unione. Essa si limita a quanto è necessario per conseguire detto 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 disciplina questioni strettamente correlate ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 ed è destinato, come tali regolamenti, a garantire condizioni di concorrenza pienamente armonizzate, l'atto 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 della fine del periodo di transizione (in assenza di un accordo che disciplini il trasporto di merci e di passeggeri su strada applicabile entro tale data) è troppo breve per consentire il recepimento di disposizioni 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 problematiche derivanti dai negoziati in vista di un accordo tra l'Unione e il Regno Unito e le possibili soluzioni sono state sollevate e proposte da vari portatori di interessi e rappresentanti di Stati membri.

Il fatto che il periodo di transizione stabilito nell'accordo di recesso termini il 31 dicembre 2020, la necessità di prepararsi ai cambiamenti che inevitabilmente si verificheranno dal 1° gennaio 2021 e le misure supplementari eventualmente da prevedere in caso di mancato accordo sono stati discussi con i rappresentanti degli Stati membri e vari portatori di interessi del settore del trasporto su strada nel contesto di riunioni trasversali e specifiche tenutesi a Bruxelles e negli Stati membri.

Un tema ricorrente nelle opinioni espresse è stato quello della necessità di un intervento normativo al fine di mantenere un certo livello di collegamenti per quanto riguarda il trasporto di merci e di passeggeri su strada. In merito all'accesso al mercato dell'Unione del trasporto di merci e di passeggeri su strada, i portatori di interessi non sono in grado di adottare proprie misure di emergenza per attenuare l'incidenza negativa della possibile assenza di un accordo di partenariato.

Vari Stati membri hanno in particolare sottolineato la necessità di adottare misure di emergenza a livello di UE al fine di garantire i collegamenti di base tra l'Unione, da un lato, e il Regno Unito, dall'altro, in caso di assenza di un accordo che disciplini il trasporto di merci e di passeggeri su strada. Essi hanno evidenziato che, in considerazione delle sue limitazioni quantitative e qualitative, il sistema multilaterale di quote CEMT non rappresenta un'opzione alternativa sufficiente e adeguata.

È stato inoltre messo in luce che l'accordo Interbus riguarda solo i servizi occasionali e che non esiste un'opzione alternativa adeguata per i servizi regolari e i servizi regolari specializzati, considerando che non si prevede l'entrata in vigore in tempo utile, per l'Unione e per il Regno Unito, del protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi regolari e i servizi regolari specializzati di trasporto viaggiatori. È stata altresì sottolineata l'esigenza

particolare connessa ai servizi di trasporto transfrontalieri effettuati con autobus tra l'Irlanda e il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.

Di tali osservazioni si è tenuto debito conto in sede di elaborazione della proposta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Varie valutazioni delle conseguenze del recesso del Regno Unito per quanto riguarda il settore del trasporto su strada sono state trasmesse alla Commissione dai portatori di interessi pertinenti.

Sulla base di queste valutazioni si conclude che l'unica soluzione alternativa disponibile nel settore del trasporto di merci su strada, vale a dire il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT), sarebbe inadeguata per soddisfare le esigenze del settore. La scarsità di autorizzazioni disponibili per il 2021 causerebbe probabilmente gravi perturbazioni e potrebbe non coprire interamente il flusso bilaterale di merci e di passeggeri su strada. Oltre l'80 % delle operazioni di trasporto di merci su strada tra il Regno Unito e l'Unione è attualmente effettuato da trasportatori stabiliti nell'Unione. È nell'interesse dell'Unione prevedere un quadro giuridico che non limiti indebitamente le operazioni di trasporto bilaterale di merci su strada.

I portatori di interessi hanno anche ribadito la necessità di garantire la continuità dei servizi regolari e dei servizi regolari specializzati di trasporto effettuati con autobus tra l'Unione e il Regno Unito.

- **Valutazione d'impatto**

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

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione ha concluso l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("Regno Unito") dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica ("accordo di recesso")³, entrato in vigore il 1° febbraio 2020, con la decisione (UE) 2020/135 del Consiglio⁴. Il periodo di transizione di cui all'articolo 126 dell'accordo di recesso, durante il quale il diritto dell'Unione continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito conformemente all'articolo 127 dell'accordo, termina il 31 dicembre 2020. Il 25 febbraio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE, Euratom) 2020/266, che autorizza l'avvio di negoziati con il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord per un nuovo accordo di partenariato⁵. 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 alla fine di tale periodo.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7.

⁴ 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).

⁵ GU L 58 del 27.2.2020, pag. 53.

- (2) Alla fine del periodo di transizione, in assenza di disposizioni particolari, verrebbero meno tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato, come stabilito dai regolamenti (CE) n. 1072/2009⁶ e (CE) n. 1073/2009⁷ 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 subirà 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.
- (6) Si prevedono inoltre gravi perturbazioni, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, nel quadro dei servizi di trasporto di passeggeri su strada. Dopo la fine del periodo di transizione l'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus ("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. 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 regolari e i servizi regolari specializzati di trasporto di viaggiatori, la cui ratifica da parte del Regno Unito è prevista quanto prima. Non si prevede tuttavia che il protocollo entri 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 regolari e dei servizi regolari specializzati di trasporto di passeggeri 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

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).

⁷ 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).

essere subordinati al conferimento di diritti equivalenti e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.

- (8) I servizi transfrontalieri di trasporto effettuati con autobus tra l'Irlanda e il Regno Unito nei confronti dell'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 il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord.
- (9) 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 di tempo. Per quanto riguarda le operazioni di trasporto di merci su strada, la limitazione temporale è introdotta in vista di eventuali intese necessarie per assicurare i collegamenti di base nell'ambito del sistema CEMT e lasciando 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, la limitazione temporale è introdotta per consentire l'entrata in vigore e l'applicazione al Regno Unito del protocollo dell'accordo Interbus riguardante i servizi regolari e i servizi regolari specializzati, 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.
- (10) In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato all'articolo 5 TUE, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.
- (11) Considerata l'urgenza dettata dalla fine del periodo transitorio di cui sopra, è 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 trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (12) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza e 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 un accordo che disciplini il trasporto su strada concluso con il Regno Unito. Il presente regolamento dovrebbe cessare di applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore o dalla data di 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 il Regno Unito nei confronti dell'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.
- (13) Qualora necessario per rispondere alle esigenze del mercato, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE, al fine di ripristinare l'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 di 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.

- (14) Gli 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 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.
- (15) Nell'adottare 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"⁸ 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 garantire che tali atti delegati non incidano indebitamente sul corretto funzionamento del mercato interno.
- (16) 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 tal caso 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 cross-trade da o verso il Regno Unito, nonché soste aggiuntive nell'operazione di trasporto di passeggeri,

⁸ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

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 di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ("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 seguenti definizioni:

- 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 Consiglio⁹;
 - b) per quanto concerne il trasporto di passeggeri, un autobus;
- 2) "trasporti consentiti di merci":
 - a) gli spostamenti dei veicoli 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) gli spostamenti dei veicoli a carico dal territorio del Regno Unito verso il territorio del Regno Unito, con transito attraverso il territorio dell'Unione;
 - c) gli spostamenti a vuoto relativi ai trasporti di cui alle lettere a) e b);
- 3) "trasporti consentiti di passeggeri effettuati con autobus":
 - a) gli spostamenti effettuati 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) gli spostamenti effettuati 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) gli spostamenti 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

⁹ 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).

regolari specializzati tra l'Irlanda e il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord;

- 4) "regione di frontiera dell'Irlanda": le contee dell'Irlanda adiacenti la frontiera terrestre tra l'Irlanda e il Regno Unito nei confronti dell'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 alla pubblica amministrazione 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 seguenti condizioni:
- 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:
 - 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 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 seguenti norme:

- 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 Consiglio¹⁰;
- 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 Consiglio¹¹;

¹⁰ 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).

¹¹ 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

- 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 Consiglio¹²;
- 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 Consiglio¹³;
- 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 Consiglio¹⁴;
- 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 Consiglio¹⁵;
- 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 Consiglio¹⁶;
- 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 Consiglio¹⁷;
- i) per quanto riguarda i diritti dei passeggeri, le prescrizioni del regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸;

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.

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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

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, paragrafi 1 e 2, 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, paragrafi 1 e 2, 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 ai trasportatori di merci su strada o agli operatori di servizi di autobus meno rigorose di quelle stabilite nel regolamento (CE) n. 1071/2009;
 - 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 Consiglio¹⁹; 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.
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.

¹⁹ 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. 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 un accordo internazionale, concluso tra l'Unione e il Regno Unito, che disciplini il trasporto su strada.

3. Il presente regolamento cessa di applicarsi a decorrere dalla data di entrata in vigore o, a seconda dei casi, dalla data di 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 alla 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, il

*Per il Parlamento europeo
Il presidente*

*Per il Consiglio
Il presidente*