



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

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

**Bruselas, 23 de diciembre de 2020
(OR. en)**

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

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

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
SOBRE NORMAS COMUNES PARA GARANTIZAR LAS CONEXIONES BÁSICAS
DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS POR CARRETERA
UNA VEZ FINALIZADO EL PERÍODO TRANSITORIO PREVISTO
EN EL ACUERDO DE RETIRADA DEL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA
E IRLANDA DEL NORTE DE LA UNIÓN EUROPEA
Y LA COMUNIDAD EUROPEA DE LA ENERGÍA ATÓMICA**

REGLAMENTO (UE) 2020/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de diciembre de 2020

**sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías
y viajeros por carretera una vez finalizado el período transitorio previsto
en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de Gran Bretaña
e Irlanda del Norte de la Unión Europea
y la Comunidad Europea de la Energía Atómica**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario¹,

¹ Posición del Parlamento Europeo de 18 de diciembre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 22 de diciembre de 2020.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica¹ (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo² y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo aplicable al y en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Reino Unido») de conformidad con el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, finaliza el 31 de diciembre de 2020. El de 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, Euratom) 2020/266³, por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido para un nuevo acuerdo de asociación. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otros, los elementos necesarios para abordar de manera exhaustiva las relaciones con el Reino Unido en el ámbito del transporte por carretera tras el final del período transitorio. Sin embargo, no es seguro que para entonces haya entrado en vigor un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule su relación futura en el ámbito del transporte de mercancías y viajeros por carretera.

¹ DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.

² Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

³ Decisión (UE, Euratom) 2020/266 del Consejo de 25 de febrero de 2020 por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un nuevo acuerdo de asociación (DO L 58 de 27.2.2020, p. 53).

- (2) Finalizado el período transitorio y a falta de disposiciones especiales, todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en materia de acceso al mercado según lo establecido en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009¹ y (CE) n.º 1073/2009² del Parlamento Europeo y del Consejo van a dejar de estar vigentes en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y la Unión y sus Estados miembros.
- (3) En tal situación, el transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera entre la Unión y el Reino Unido sufriría graves perturbaciones.
- (4) Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido no incluyen Gibraltar.
- (5) El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) es el único marco jurídico alternativo disponible que podría servir de base para el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido. No obstante, debido al número limitado de autorizaciones disponibles en la actualidad con arreglo al régimen del ITF y su restringido ámbito de aplicación en lo referente a los tipos de operaciones de transporte por carretera que cubre, actualmente el sistema es insuficiente para responder por completo a las necesidades de transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.

¹ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

² Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

- (6) También se esperan perturbaciones graves, incluido en relación con el orden público, en el contexto de los servicios de transporte de viajeros por carretera. El Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús¹ («Convenio Interbus») es el único marco jurídico disponible que podría proporcionar una base para el transporte de viajeros en autobús y autocar entre la Unión y el Reino Unido tras el final del período transitorio. El Reino Unido pasará a ser Parte contratante por derecho propio del Convenio Interbus el 1 de enero de 2021. Sin embargo, el Convenio Interbus cubre únicamente los servicios discrecionales y, por lo tanto, es inadecuado para hacer frente a las perturbaciones relacionadas con los servicios internacionales de autocar y autobús entre el Reino Unido y la Unión resultantes del final del período transitorio. Se ha negociado un Protocolo del Convenio Interbus en relación con el transporte internacional regular y regular especial de los viajeros en autocar y autobús y está previsto que el Reino Unido lo ratifique lo antes posible. Sin embargo, no se espera que el Protocolo entre en vigor a tiempo para ofrecer una solución alternativa viable para el período inmediatamente posterior al final del período transitorio. Por consiguiente, los instrumentos disponibles no satisfacen las necesidades relacionadas con los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autobús y autocar entre la Unión y el Reino Unido.
- (7) Por lo tanto, a fin de evitar posibles perturbaciones graves, en particular en materia de orden público, es necesario establecer una serie de medidas de carácter temporal que permitan a los transportistas de mercancías por carretera y a los transportistas de viajeros en autocar y autobús con licencia en el Reino Unido transportar mercancías y viajeros por carretera entre el Reino Unido y la Unión, o desde el territorio del Reino Unido al territorio del Reino Unido con tránsito en uno o más Estados miembros. A fin de garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y la Unión, los derechos conferidos de este modo deben condicionarse a que se atribuyan derechos equivalentes y estar sujetos a determinadas condiciones que garanticen la competencia leal.

¹ DO L 321 de 26.11.2002, p. 13.

- (8) El derecho a realizar operaciones de transporte en el territorio de un Estado miembro y entre Estados miembros constituye un logro fundamental del mercado interior y, tras el final del período transitorio y en ausencia de cualquier disposición específica en contrario, debe dejar de aplicarse a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido. No obstante, en el período inmediatamente posterior al período transitorio y a falta de un futuro acuerdo que regule el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido, cabe esperar perturbaciones en los flujos de tráfico y el consiguiente riesgo para el orden público, en particular en los puntos fronterizos, que son escasos y es donde han de efectuarse los controles adicionales de vehículos y de su carga. Ya se produjo un aumento de la congestión en los puntos fronterizos antes de la expiración del período transitorio. La crisis derivada de la pandemia de COVID-19 también tuvo efectos negativos en el transporte por carretera, con un aumento de los desplazamientos de vacío, una tendencia que podría agravarse si no existe flexibilidad que permita a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido llevar a cabo, incluso de forma muy limitada, operaciones dentro de la Unión durante un período de tiempo estrictamente limitado. Tales perturbaciones podrían dar lugar a situaciones con un impacto negativo en las cadenas de suministro críticas que se consideran necesarias para gestionar la actual pandemia de COVID-19. Para reducir el alcance de tales perturbaciones, debe permitirse temporalmente a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido realizar un número limitado de operaciones adicionales en el territorio de la Unión en el contexto de las operaciones entre el Reino Unido y la Unión. En tal caso, sus vehículos no tendrían que regresar inmediatamente al Reino Unido y tendrían menos probabilidades de estar vacíos al regresar al Reino Unido, lo que reduciría el número total de vehículos y, por tanto, la presión en los puntos fronterizos. El derecho a realizar tales operaciones adicionales debe ser proporcionado, no debe reproducir el mismo nivel de derechos de que disfrutaban los transportistas de mercancías por carretera de la Unión en virtud de las normas del mercado interior y debe eliminarse progresivamente.

- (9) Los servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda e Irlanda del Norte revisten especial importancia para las comunidades que viven en las regiones fronterizas, a fin de garantizar la conectividad básica entre las comunidades, entre otras cosas, como parte de la Zona de Viaje Común. Por tanto, la recogida y el depósito de viajeros por los servicios de transporte en autocar y autobús deben seguir estando autorizados en las regiones fronterizas de Irlanda en el marco de los servicios de transporte internacional de viajeros en autocar y autobús entre Irlanda e Irlanda del Norte.
- (10) Con el propósito de reflejar su carácter temporal, y sin que sirva de precedente, el conjunto de medidas contenidas en el presente Reglamento debe aplicarse durante un breve período. Por lo que respecta a las operaciones de transporte de mercancías por carretera, ese breve período está diseñado para permitir las posibles disposiciones relativas a la conectividad básica que deben fijarse en el régimen del ITF, y se entiende sin perjuicio de la entrada en vigor de un acuerdo en el futuro que regule el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido y de las futuras normas de la Unión en materia de transporte. En lo relativo al transporte de viajeros en autobús o autocar, dicho breve período está diseñado para permitir que entre en vigor el Protocolo del Convenio Interbus en relación con el transporte internacional regular y regular especial de los viajeros en autocar y autobús y que se aplique en el Reino Unido, bien mediante la ratificación de dicho Protocolo por parte de este país, o bien mediante la adhesión a dicho Protocolo, y se entiende sin perjuicio de cualquier posible acuerdo futuro en esta materia entre la Unión y el Reino Unido.

- (11) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen el transporte de mercancías y de viajeros por carretera entre la Unión y el Reino Unido en caso de una falta de acuerdo que regule su relación futura en el ámbito del transporte por carretera al final del período transitorio, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (12) Teniendo en cuenta la urgencia que conlleva el final del período transitorio, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

- (13) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia y debe aplicarse a partir del día siguiente al final del período transitorio establecido por el Acuerdo de Retirada, a menos que, a más tardar en esa fecha, haya entrado en vigor un acuerdo celebrado con el Reino Unido que regule el transporte por carretera o, en su caso, se aplique de manera provisional. El presente Reglamento debe aplicarse hasta el día antes de la entrada en vigor o hasta el día antes de la aplicación provisional de un acuerdo internacional que regule el transporte por carretera para ambas Partes. Con excepción de las disposiciones específicas aplicables en la región fronteriza de Irlanda en el marco de los servicios regulares y regulares especiales internacionales entre Irlanda e Irlanda del Norte, el derecho a llevar a cabo servicios regulares y regulares especiales de autocar y autobús debe dejar de aplicarse en la fecha de entrada en vigor para la Unión y para el Reino Unido del Protocolo del Convenio Interbus en relación con el transporte internacional regular y regular especial de los viajeros en autocar y autobús. En cualquier caso, el presente Reglamento debe dejar de aplicarse el 30 de junio de 2021.
- (14) En caso de que sea necesario para hacer frente a las necesidades del mercado, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta a restablecer la equivalencia de derechos concedidos por la Unión a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido, con los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús de la Unión, incluso cuando los derechos concedidos por el Reino Unido se otorguen sobre la base del Estado miembro de origen o, de otro modo, no estén disponibles en igualdad de condiciones para todos los transportistas de la Unión, así como por lo que respecta a subsanar situaciones de competencia desleal que vayan en detrimento de los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús de la Unión.

- (15) Dichos actos delegados deben respetar el principio de proporcionalidad, por lo que sus condiciones deben ser proporcionadas en relación con los problemas que se planteen como consecuencia de no haberse concedido derechos equivalentes o como consecuencia de darse unas condiciones de competencia desleales. La Comisión solo debe prever suspender la aplicación del presente Reglamento en los casos más graves, cuando el Reino Unido no conceda derechos equivalentes a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús de la Unión, cuando los derechos así concedidos sean mínimos, o cuando las condiciones de competencia que se apliquen a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido difieran tanto de las que se apliquen a los transportistas de la Unión que a estos no les resulte económicamente viable la prestación de los servicios en cuestión.
- (16) Al adoptar esos actos delegados, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de los actos delegados. La Comisión debe velar por que cualquiera de estos actos delegados adoptados no afecte indebidamente al buen funcionamiento del mercado interior.

¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (17) A fin de garantizar que los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús de la Unión sean equivalentes a los concedidos por el presente Reglamento a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido, debe ampliarse temporalmente el ámbito de aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009. Estos Reglamentos ya cubren la parte del desplazamiento entre un Estado miembro y un tercer país realizada en el territorio de cualquier Estado miembro que se atraviese en tránsito. No obstante, es preciso garantizar, en tales casos, que el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplique también a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro de carga o de descarga, y que el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplique a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro en el que se recojan o depositen viajeros. Esta ampliación del ámbito de aplicación tiene por objeto garantizar que los transportistas de la Unión puedan realizar operaciones de transporte internacional a partir de o con destino al Reino Unido, así como paradas adicionales en sus actividades de transporte de viajeros.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Ámbito

El presente Reglamento establece las medidas de carácter temporal que rigen el transporte de mercancías por carretera, así como la prestación de servicios regulares y servicios regulares especiales de transporte de viajeros en autocar y autobús entre la Unión y el Reino Unido tras el final del período transitorio previsto en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

Artículo 2
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo»:
 - a) por lo que respecta al transporte de mercancías, todo vehículo de motor matriculado en el Reino Unido o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en el Reino Unido, que estén destinados exclusivamente al transporte de mercancías. El vehículo puede pertenecer a la empresa, haber sido comprado a crédito por ella o estar alquilado, siempre que, en este último caso, cumpla las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹;
 - b) por lo que respecta al transporte de viajeros, un autobús o un autocar;

¹ Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- 2) «transporte autorizado de mercancías»:
- a) los desplazamientos con carga realizados por un vehículo desde el territorio de la Unión hasta el territorio del Reino Unido o viceversa, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
 - b) tras un desplazamiento con carga desde el territorio del Reino Unido, tal como se indica en la letra a) del presente punto, la realización, en un plazo de siete días a partir de la descarga en el territorio de la Unión, de un máximo de dos operaciones adicionales de carga y descarga en el territorio de la Unión por un período de dos meses a partir del primer día de aplicación del presente Reglamento, tal como se indica en el artículo 12, apartado 2, párrafo primero, y una operación en un plazo de siete días a partir de la descarga en el territorio de la Unión, durante los tres meses siguientes;
 - c) los desplazamientos con carga realizados por un vehículo desde el territorio del Reino Unido hasta el territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;
 - d) los desplazamientos de vacío en relación con el transporte mencionado en las letras a) y c);
- 3) «transporte autorizado de viajeros en autocar o autobús»:
- a) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para prestar servicios de transporte de viajeros desde el territorio de la Unión hasta el territorio del Reino Unido o viceversa, con o sin tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países;

- b) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para prestar servicios de transporte de viajeros desde el territorio del Reino Unido hasta el territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;
 - c) los desplazamientos sin viajeros en relación con los servicios de transporte mencionados en las letras a) y b);
 - d) la recogida y el depósito de viajeros en la región fronteriza de Irlanda en el marco de servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda e Irlanda del Norte;
- 4) «región fronteriza de Irlanda»: los condados de Irlanda adyacentes a la frontera terrestre entre Irlanda e Irlanda del Norte;
- 5) «transportista de mercancías por carretera de la Unión»: una empresa que se dedique al transporte de mercancías por carretera y esté en posesión de una licencia comunitaria válida de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
- 6) «transportista de mercancías por carretera del Reino Unido»: una empresa establecida en el Reino Unido que esté autorizada a efectuar transportes de mercancías por carretera y esté en posesión de una licencia válida expedida para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de mercancías;

- 7) «licencia del Reino Unido»: cuando se expida a un transportista británico de mercancías por carretera, una licencia expedida por el Reino Unido para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de mercancías y, cuando se expida a un transportista británico de servicios de autocar y autobús, una licencia expedida por el Reino Unido para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de viajeros en autocar o autobús;
- 8) «autocar o autobús»: un vehículo matriculado en el Reino Unido con capacidad, por sus características de construcción y su equipo, para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinado a esta finalidad;
- 9) «servicios regulares»: los servicios que aseguran el transporte de viajeros con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas que se han fijado previamente;
- 10) «servicios regulares especiales»: los servicios regulares, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros;
- 11) «transportista de viajeros en autocar o autobús de la Unión»: una empresa que se dedique al transporte de viajeros en autocar o autobús y esté en posesión de una licencia comunitaria válida de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009;
- 12) «transportista de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido»: una empresa establecida en el Reino Unido que está autorizada a efectuar el transporte de viajeros en autocar o autobús y esté en posesión de una licencia válida para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de viajeros en autocar o autobús;

- 13) «transportista»: un transportista de mercancías por carretera o bien de viajeros en autocar o autobús;
- 14) «Derecho de la competencia»: las normas jurídicas que regulen la conducta que se detalla a continuación, en los casos en los que esta pueda afectar a la prestación de los servicios de transporte de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús:
- a) conducta consistente en:
 - i) acuerdos entre transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús, respectivamente, decisiones de asociaciones de transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús, o bien prácticas concertadas, que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear la competencia;
 - ii) abusos de posición dominante por parte de uno o varios transportistas de mercancías por carretera, o de viajeros en autocar o autobús;
 - iii) medidas adoptadas por el Reino Unido, o que este país mantenga en vigor, en el caso de empresas públicas y de empresas a las que el Reino Unido conceda derechos especiales o exclusivos y que sean contrarios a los incisos i) o ii);
 - b) concentraciones de transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús, respectivamente, que impidan significativamente una competencia efectiva, especialmente como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;

- 15) «subsidio»: toda contribución financiera otorgada a un transportista por el gobierno u otro organismo público a cualquier nivel, que confiera un beneficio, y en particular:
- a) la transferencia directa de fondos, como son subvenciones, préstamos o aportaciones de capital, la posible transferencia directa de fondos, y la asunción de pasivos, como son garantías de préstamos, aportaciones de capital, propiedad, o bien protección ante la quiebra o seguros;
 - b) la condonación o la falta de cobro de ingresos normalmente exigibles;
 - c) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructura general, o bien la adquisición de bienes o servicios;
 - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o que se encargue o dé instrucciones a una entidad privada, para que lleve a cabo una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente corresponderían al gobierno u otro organismo público, y la práctica no difiere en realidad de las prácticas que siguen normalmente los gobiernos.

No se considerará que una contribución financiera hecha por el gobierno u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado únicamente por las perspectivas de rentabilidad y en la misma situación que el organismo público en cuestión hubiera hecho la misma contribución financiera.

- 16) «autoridad independiente de defensa de la competencia»: una autoridad encargada de aplicar y hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar los subsidios, y que cumple las siguientes condiciones:
- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está adecuadamente dotada de los recursos necesarios para llevar a cabo sus tareas;
 - b) la autoridad cuenta con las garantías necesarias de independencia de la influencia política o de otras influencias externas en el desempeño de sus funciones y el ejercicio de sus competencias, y actúa de forma imparcial;
 - c) las decisiones de la autoridad están sujetas a control judicial;
- 17) «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva respecto al suministro de mercancías o servicios, incluidos los servicios públicos, que se aplique a los servicios de transporte de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús, con respecto a su trato por parte de las autoridades públicas responsables de dichos servicios;
- 18) «territorio de la Unión»: el territorio de los Estados miembros en el que sean aplicables el TUE y el TFUE en las condiciones establecidas en dichos Tratados.

Artículo 3

Derecho a llevar a cabo el transporte autorizado de mercancías

1. Con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento, los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido podrán llevar a cabo el transporte autorizado de mercancías.
2. Las personas físicas o jurídicas establecidas en el Reino Unido podrán, sin necesidad de disponer de una licencia del Reino Unido, efectuar el transporte autorizado de mercancías de los siguientes tipos:
 - a) los transportes postales efectuados en un régimen de servicio universal;
 - b) los transportes de vehículos accidentados o averiados;
 - c) los transportes de mercancías con vehículo automóvil cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas;
 - d) los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de emergencia, en particular cuando hayan tenido lugar catástrofes naturales;
 - e) el transporte de mercancías a condición de que:
 - i) las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella,

- ii) el desplazamiento sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas desde dicha empresa o para desplazarlas bien en el interior o al exterior de la empresa a efectos de sus propias necesidades,
- iii) los vehículos de motor utilizados para este transporte sean conducidos por personal contratado por la empresa o puesto a disposición de esta mediante una obligación contractual,
- iv) los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén alquilados, siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE, y
- v) dicho transporte únicamente constituya una actividad accesoria dentro del conjunto de las actividades de la empresa.

Artículo 4

Derecho a prestar servicios regulares y servicios regulares especiales de autocar y autobús

1. Los transportistas de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido podrán llevar a cabo el transporte autorizado de viajeros por autocar y autobús en servicios regulares y servicios regulares especiales con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento.
2. Los transportistas de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido deberán estar en posesión de una autorización expedida antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los artículos 6 a 11 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, para efectuar servicios regulares y servicios regulares especiales autorizados de autocar y autobús que operen por cuenta ajena.

3. Las autorizaciones que sigan siendo válidas con arreglo al apartado 2 del presente artículo podrán seguir utilizándose para los fines indicados en el apartado 1 del presente artículo si han sido renovadas en las mismas condiciones, o modificadas solo por lo que respecta a las paradas, tarifas u horarios, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en los artículos 6 a 11 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, durante un período de validez que no podrá extenderse más allá del 30 de junio de 2021.
4. El transporte autorizado de viajeros por autocar o autobús que realicen, con fines no comerciales y sin carácter lucrativo, personas físicas o jurídicas establecidas en el Reino Unido podrá llevarse a cabo sin una licencia cuando:
 - a) la actividad de transporte solo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica, y
 - b) los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica, hayan sido comprados a crédito por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo, y además sean conducidos por un empleado de la citada persona física o jurídica, por la propia persona física, o bien por personal contratado por la empresa o puesto a disposición de esta mediante una obligación contractual.

Estas operaciones de transporte estarán exentas de cualquier régimen de autorización dentro de la Unión, siempre que la persona que ejerza la actividad esté en posesión de una autorización nacional expedida antes del primer día de aplicación del presente Reglamento, tal como se indica en el artículo 12, apartado 2, párrafo primero, del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009.

5. Un cambio de vehículo, o la interrupción del transporte para que parte de un desplazamiento sea efectuado en otro medio de transporte, no afectará a la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 5

Acuerdos o pactos bilaterales

Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo ni pacto bilateral con el Reino Unido sobre asuntos que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Sin perjuicio de los acuerdos multilaterales existentes, no concederán de otro modo a los transportistas británicos de mercancías por carretera ni a los transportistas británicos de viajeros en autocar o autobús, derechos distintos de los que se otorgan en el presente Reglamento.

Artículo 6

Normas sociales y técnicas

Durante el transporte autorizado de mercancías o de viajeros por autocar o autobús de acuerdo con lo especificado en el presente Reglamento, deberán cumplirse las normas siguientes:

- a) con respecto a los trabajadores móviles y los conductores autónomos, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹;

¹ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- b) con respecto a determinadas disposiciones en materia social relativas al sector de los transportes por carretera, los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹;
- c) con respecto a los tacógrafos en el transporte por carretera, los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo²;
- d) con respecto a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³;
- e) con respecto a las dimensiones y los pesos máximos autorizados de determinados vehículos de carretera, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo⁴;

¹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

² Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

³ Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁴ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

- f) con respecto a la instalación y utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo¹;
- g) con respecto al uso obligatorio de cinturones de seguridad y de dispositivos de retención para niños en los vehículos, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 91/671/CEE del Consejo²;
- h) con respecto al desplazamiento de trabajadores, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³;
- i) con respecto a los derechos de los viajeros, los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴.

¹ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

² Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

³ Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

⁴ Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

Artículo 7
Equivalencia de derechos

1. La Comisión supervisará los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar o autobús de la Unión, y las condiciones para su ejercicio.
2. En caso de que la Comisión determine que los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús de la Unión no son, de hecho o de derecho, equivalentes a los concedidos a los transportistas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o bien que estos derechos no están disponibles en igualdad de condiciones para todos los transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocar o autobús de la Unión, adoptará sin demora y a fin de restablecer la equivalencia, actos delegados, de conformidad con el artículo 11, para:
 - a) suspender la aplicación del artículo 3 o del artículo 4, apartados 1 a 4, cuando no se concedan derechos equivalentes a los transportistas de la Unión o cuando los derechos concedidos sean mínimos;
 - b) establecer límites a la capacidad admisible de la que disponen los transportistas de mercancías por carretera o los transportistas de viajeros en autocar o autobús del Reino Unido, o al número de desplazamientos, o a ambos, o bien
 - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.

Artículo 8
Competencia leal

1. La Comisión deberá hacer un seguimiento de las condiciones en las que compiten los transportistas de la Unión con los transportistas del Reino Unido para prestar los servicios de transporte de mercancías por carretera y los servicios de transporte de viajeros en autocar o autobús amparados por el presente Reglamento.

2. En caso de que la Comisión determine que, a consecuencia de cualquiera de las situaciones a las que se refiere el apartado 3 del presente artículo, las condiciones contempladas en el apartado 1 del presente artículo son sensiblemente menos favorables que las que disfrutaban los transportistas del Reino Unido, adoptará sin demora, y a fin de subsanar dicha situación, actos delegados de conformidad con el artículo 11 para:
 - a) suspender la aplicación del artículo 3 o del artículo 4, apartados 1 a 4, cuando las condiciones de competencia que se apliquen a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, o a los transportistas de viajeros en autobuses y autocares del Reino Unido, difieran tanto de las que se apliquen a los transportistas de la Unión que a estos últimos no les resulte económicamente viable la prestación de servicios;
 - b) establecer límites a la capacidad admisible de la que disponen los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, los transportistas de viajeros en autobuses o autocares del Reino Unido, o al número de desplazamientos, o bien a ambos, o
 - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.

3. Los actos delegados a que se refiere el apartado 2 se adoptarán, en las condiciones especificadas en dicho apartado, con el fin de subsanar las situaciones siguientes:
- a) la concesión de subsidios por parte del Reino Unido;
 - b) el hecho de que el Reino Unido no disponga de Derecho de la competencia o que no lo aplique de manera efectiva;
 - c) el hecho de que el Reino Unido no haya establecido o mantenido una autoridad independiente de defensa de la competencia;
 - d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas de protección de los trabajadores, de la seguridad o la protección del medio ambiente que ofrezcan un nivel de protección inferior a las establecidas en el Derecho de la Unión o bien, en ausencia de disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, inferior a las aplicadas por todos los Estados miembros o, en todo caso, inferior a las normas internacionales correspondientes;
 - e) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la concesión de licencias del Reino Unido a transportistas de mercancías por carretera o a transportistas de viajeros en autocar o autobús cuyo nivel de exigencia sea inferior al de las normas establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹;

¹ Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

- f) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la cualificación y la formación de los conductores profesionales cuyo nivel de exigencia sea inferior al de las normas establecidas en la Directiva 2003/59/CE;
 - g) la aplicación por parte del Reino Unido de unas normas de tarificación vial y fiscalidad distintas de las normas establecidas en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, y
 - h) cualquier forma de discriminación contra los transportistas de la Unión.
4. A efectos de la aplicación del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido o a los transportistas del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes del Reino Unido o los transportistas del Reino Unido no faciliten la información solicitada en el plazo razonable que haya fijado la Comisión, o proporcionen una información incompleta, la Comisión podrá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.

Artículo 9

Ampliación de los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009

1. En el contexto del transporte de mercancías entre el territorio de la Unión y el territorio del Reino Unido efectuado por un transportista de mercancías por carretera de la Unión que se base en derechos concedidos por el Reino Unido, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento, y que sean equivalentes a los concedidos en virtud del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplicará a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro de carga o descarga.

¹ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

2. En el contexto del transporte de viajeros entre el territorio de la Unión y el territorio del Reino Unido efectuado por un transportista de viajeros en autocar o autobús de la Unión que se base en derechos concedidos por el Reino Unido, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 del presente Reglamento, y que sean equivalentes a los concedidos en virtud del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplicará a la parte del desplazamiento que tenga lugar en el territorio del Estado miembro en el que se recojan o depositen los viajeros.

Artículo 10

Consulta y cooperación

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros consultarán a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con ellas en la medida necesaria para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Previa solicitud, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, sin demora indebida, toda información obtenida en el marco del apartado 1 del presente artículo o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 7 y 8.

Artículo 11

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar los actos delegados contemplados en el artículo 7, apartado 2, y el artículo 8, apartado 2, hasta el 30 de junio de 2021.

2. Antes de la adopción de un acto delegado con arreglo al artículo 7, apartado 2, o al artículo 8, apartado 2, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
3. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 12

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. El presente Reglamento se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al y en el Reino Unido con arreglo a los artículos 126 y 127 del Acuerdo de Retirada.

No obstante, no se aplicará si en esa fecha ya hubiese entrado en vigor o, en su caso, se aplicase de manera provisional un acuerdo internacional, celebrado entre la Unión y el Reino Unido, que regule el transporte por carretera.

3. El presente Reglamento se aplicará hasta el día antes de la entrada en vigor o, en su caso, hasta el día antes de la aplicación provisional de un acuerdo internacional sobre transporte por carretera que se haya celebrado entre la Unión y el Reino Unido.

Con excepción del transporte de viajeros en autocar o autobús contemplado en el artículo 2, apartado 3, letra d), las disposiciones del presente Reglamento aplicables al transporte de viajeros en autocar o autobús dejarán de aplicarse en la fecha de entrada en vigor para la Unión y para el Reino Unido del Protocolo del Convenio Interbus en relación con el transporte internacional regular y regular especial de los viajeros en autocar y autobús.

4. En cualquier caso, el presente Reglamento dejará de aplicarse a más tardar el 30 de junio de 2021.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente