



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

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

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

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

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

REGULAMENT

**AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
PRIVIND NORMELE COMUNE CARE ASIGURĂ CONECTIVITATEA
DE BAZĂ A TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI ȘI DE PERSOANE
DUPĂ ÎNCHEIEREA PERIOADEI DE TRANZIȚIE PREVĂZUTE ÎN ACORDUL
PRIVIND RETRAGEREA REGATULUI UNIT AL MARII BRITANII
ȘI IRLANDEI DE NORD DIN UNIUNEA EUROPEANĂ
ȘI DIN COMUNITATEA EUROPEANĂ A ENERGIEI ATOMICE**

REGULAMENTUL (UE) 2020/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 decembrie 2020

privind normele comune care asigură conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri și de persoane după încheierea perioadei de tranziție prevăzute în Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

după consultarea Comitetului Economic și Social European,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară¹,

¹ Poziția Parlamentului European din 18 decembrie 2020 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 22 decembrie 2020.

întrucât:

- (1) Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice („Acordul de retragere”)¹ a fost încheiat de Uniune prin Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului² și a intrat în vigoare la 1 februarie 2020. Perioada de tranziție menționată la articolul 126 din Acordul de retragere, în cursul căreia dreptul Uniunii continuă să se aplice Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord („Regatul Unit”) și pe teritoriul acestuia în conformitate cu articolul 127 din Acordul de retragere, se încheie la 31 decembrie 2020. La data de 25 februarie 2020, Consiliul a adoptat Decizia (UE, Euratom) 2020/266³ de autorizare a începerii negocierilor cu Regatul Unit pentru un nou acord de parteneriat. Potrivit directivelor de negociere, această autorizație acoperă, printre altele, elementele necesare pentru a aborda în mod cuprinzător relațiile cu Regatul Unit în domeniul transportului rutier după încheierea perioadei de tranziție. Nu există însă certitudinea că la sfârșitul perioadei respective va fi intrat în vigoare un acord între Uniune și Regatul Unit care să reglementeze relațiile lor viitoare în domeniul transportului rutier de mărfuri și de persoane.

¹ JO L 29, 31.1.2020, p. 7.

² Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului din 30 ianuarie 2020 referitoare la încheierea Acordului privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 1).

³ Decizia (UE, Euratom) 2020/266 a Consiliului din 25 februarie 2020 de autorizare a începerii negocierilor cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord pentru un nou acord de parteneriat (JO L 58, 27.2.2020, p. 53).

- (2) La încheierea perioadei de tranziție și în absența oricărei dispoziții speciale, toate drepturile și obligațiile care decurg din dreptul Uniunii în privința accesului pe piață, instituite prin Regulamentele (CE) nr. 1072/2009¹ și (CE) nr. 1073/2009² ale Parlamentului European și al Consiliului, vor înceta în ceea ce privește relația dintre Regatul Unit și Uniune și statele sale membre.
- (3) Într-o astfel de situație, transportul rutier internațional de mărfuri și de persoane între Uniune și Regatul Unit ar fi grav perturbat.
- (4) Gibraltar nu este inclus în domeniul de aplicare teritorială al prezentului regulament și referirile la Regatul Unit nu includ Gibraltar.
- (5) Sistemul multilateral de contingente al Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) este singurul cadru juridic alternativ disponibil care ar putea oferi o bază pentru transportul rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit. Cu toate acestea, din cauza numărului limitat de autorizații disponibile în prezent în cadrul sistemului CEMT și a domeniului limitat de aplicare al acestuia în ceea ce privește tipurile de operațiuni de transport rutier vizate, sistemul este în prezent inadecvat pentru a răspunde pe deplin nevoilor transportului rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit.

¹ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

² Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88)

- (6) Se preconizează că vor apărea perturbări grave, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică, în contextul serviciilor de transport rutier de persoane. Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocare și autobuze¹ (denumit în continuare „Acordul Interbus”) este singurul cadru juridic disponibil care ar putea oferi o bază pentru transportul de persoane cu autobuzul și autocarul între Uniune și Regatul Unit după încheierea perioadei de tranziție. La 1 ianuarie 2021, Regatul Unit va deveni parte contractantă de sine stătătoare la Acordul Interbus. Acesta acoperă însă numai serviciile ocazionale, nefiind așadar adecvat pentru a remedia perturbările legate de serviciile internaționale de transport cu autocarul și autobuzul între Regatul Unit și Uniune care vor apărea după încheierea perioadei de tranziție. A fost negociat un protocol la Acordul Interbus referitor la serviciile internaționale regulate și serviciile internaționale regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul și se preconizează că Regatul Unit îl va ratifica cât mai curând posibil. Cu toate acestea, nu este de așteptat ca protocolul să intre în vigoare la timp pentru a oferi o soluție viabilă pentru perioada imediat următoare încheierii perioadei de tranziție. Prin urmare, instrumentele disponibile nu răspund nevoilor serviciilor regulate și serviciilor regulate speciale de transport de persoane cu autobuzul și autocarul între Uniune și Regatul Unit.
- (7) Prin urmare, pentru a se evita orice perturbări grave, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică, este necesar să se stabilească un set de măsuri temporare care să permită operatorilor de transport rutier de mărfuri și operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul autorizați în Regatul Unit să transporte mărfuri și persoane pe cale rutieră între Regatul Unit și Uniune sau de pe teritoriul Regatului Unit către teritoriul Regatului Unit, tranzitând unul sau mai multe state membre. Pentru a asigura un echilibru adecvat între Regatul Unit și Uniune, drepturile astfel conferite ar trebui să fie condiționate de acordarea de drepturi echivalente și să fie supuse unor condiții care să asigure concurența loială.

¹ JO L 321, 26.11.2002, p. 13

- (8) Dreptul de a efectua operațiuni de transport pe teritoriul unui stat membru și între statele membre este o realizare fundamentală a pieței interne și, după încheierea perioadei de tranziție și în absența unor dispoziții contrare speciale, nu ar mai trebui să fie disponibil pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit. Cu toate acestea, în perioada imediat următoare perioadei de tranziție și în absența unui viitor acord care să reglementeze transportul rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit, este probabil să apară perturbări ale fluxurilor de trafic și amenințări la adresa ordinii publice, în special la punctele de trecere a frontierei care sunt puține la număr și unde urmează să fie efectuate controale suplimentare ale vehiculelor și ale încărcăturii acestora. O congestie intensificată la punctele de trecere a frontierei cu Regatul Unit a avut deja loc înainte de încheierea perioadei de tranziție. Criza legată de pandemia de COVID-19 a avut, de asemenea, efecte negative asupra transportului rutier, cu o creștere a încărcăturilor goale, tendință care ar putea fi exacerbată dacă nu există flexibilitate care să permită operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit să desfășoare, chiar și într-o măsură foarte limitată, operațiuni în cadrul Uniunii pentru o perioadă de timp strict limitată. Astfel de perturbări ar putea conduce la situații cu impact negativ asupra lanțurilor de aprovizionare critice, care sunt considerate necesare pentru gestionarea actualei pandemii de COVID-19. Pentru a reduce amploarea unor astfel de perturbări, operatorilor de transport rutier de marfă din Regatul Unit ar trebui să li se permită temporar să efectueze un număr limitat de operațiuni suplimentare pe teritoriul Uniunii în contextul operațiunilor dintre Regatul Unit și Uniune. Astfel vehiculele lor nu ar mai trebui să se întoarcă imediat în Regatul Unit și ar fi mai puțin probabil să fie goale atunci când se întorc în Regatul Unit, ceea ce ar reduce numărul total de vehicule și, prin urmare, presiunea la punctele de trecere a frontierei. Dreptul de a efectua astfel de operațiuni suplimentare ar trebui să fie proporțional, să nu reproducă același nivel de drepturi ca cel de care beneficiază operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune în temeiul normelor pieței interne și ar trebui eliminat treptat.

- (9) Serviciile transfrontaliere de transport cu autocarul și autobuzul între Irlanda și Irlanda de Nord sunt deosebit de importante pentru comunitățile care locuiesc în regiunile de frontieră, pentru a asigura conectivitatea de bază între comunități, în special în cadrul zonei comune de călătorie. Prin urmare, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor de către operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit ar trebui să fie autorizate în continuare în regiunile de frontieră ale Irlandei în cadrul serviciilor de transport internațional de persoane cu autocarul și autobuzul între Irlanda și Irlanda de Nord.
- (10) Pentru a reflecta caracterul lor temporar, și fără a stabili un precedent, setul de măsuri prevăzute de prezentul regulament ar trebui să se aplice pe o perioadă scurtă de timp. În ceea ce privește operațiunile de transport rutier de mărfuri, această perioadă scurtă de timp este stabilită astfel încât să permită posibile măsuri pentru a asigura conectivitatea de bază în sistemul CEMT și nu aduce atingere intrării în vigoare a unui viitor acord care să acopere transportul rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit și a viitoarelor norme ale Uniunii în domeniul transportului. În ceea ce privește transportul de persoane cu autobuzul și autocarul, această perioadă scurtă de timp este stabilită astfel încât să permită intrarea în vigoare a Protocolului la Acordul Interbus referitor la serviciile internaționale regulate și serviciile internaționale regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul și aplicarea acestuia în cazul Regatului Unit, fie prin ratificarea lui de către Regatul Unit, fie prin aderarea Regatului Unit la protocolul respectiv și nu aduce atingere unui posibil viitor acord în domeniu între Uniune și Regatul Unit.

- (11) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea unor măsuri provizorii care să reglementeze transportul rutier de mărfuri și de persoane între Uniune și Regatul Unit în cazul absenței unui acord care să reglementeze viitoarea lor relație în domeniul transportului rutier la finalul perioadei de tranziție, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (12) Având în vedere urgența impusă de încheierea perioadei de tranziție, se consideră oportun să se prevadă o excepție de la perioada de opt săptămâni prevăzută la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniunea Europeană, anexat la TUE, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.

- (13) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în regim de urgență și ar trebui să se aplice din ziua următoare încheierii perioadei de tranziție prevăzute în Acordul de retragere, cu excepția cazului în care, până la acea dată, a intrat în vigoare sau, după caz, se aplică cu titlu provizoriu un acord care reglementează transportul rutier încheiat cu Regatul Unit. Prezentul regulament ar trebui să se aplice până în ziua anterioară intrării în vigoare sau până în ziua anterioară aplicării cu titlu provizoriu a unui acord internațional care reglementează transportul rutier pentru ambele părți. Cu excepția dispozițiilor specifice aplicabile în regiunea de frontieră a Irlandei în cursul serviciilor internaționale regulate și al serviciilor internaționale regulate speciale între Irlanda și Irlanda de Nord, dreptul de a furniza servicii regulate și servicii regulate speciale de transport cu autocarul și autobuzul ar trebui să înceteze să se aplice la data intrării în vigoare pentru Uniune și pentru Regatul Unit a Protocolului la Acordul Interbus referitor la serviciile internaționale regulate și serviciile internaționale regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul. Prezentul regulament ar trebui, în orice caz, să înceteze să se aplice la data de 30 iunie 2021.
- (14) În cazul în care acest lucru este necesar pentru a răspunde nevoilor pieței, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește restabilirea echivalenței drepturilor acordate de Uniune operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit și operatorilor de servicii de transport cu autobuzul și autocarul din Regatul Unit cu cele acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune și operatorilor de servicii de transport cu autobuzul și autocarul din Uniune, inclusiv în cazul în care drepturile conferite de Regatul Unit sunt acordate pe baza statului membru de origine sau nu sunt disponibile în mod egal tuturor operatorilor Uniunii, și în ceea ce privește remedierea cazurilor de concurență neloială care sunt în detrimentul operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune și al operatorilor de servicii de transport cu autobuzul și autocarul din Uniune.

- (15) Actele delegate respective ar trebui să respecte principiul proporționalității și, prin urmare, dispozițiile lor ar trebui să fie proporționale cu problemele care ar decurge din neacordarea unor drepturi echivalente sau din existența unor condiții concurențiale neloiale. Suspendarea aplicării prezentului regulament ar trebui avută în vedere de către Comisie numai în cazurile cele mai grave, atunci când Regatul Unit nu a acordat drepturi echivalente operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune sau operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune, atunci când drepturile astfel acordate sunt minime sau atunci când condițiile de concurență pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau pentru operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit diferă atât de mult de cele de care beneficiază operatorii din Uniune încât furnizarea serviciilor în cauză de către operatorii din Uniune nu este viabilă din punct de vedere economic pentru aceștia.
- (16) Atunci când adoptă actele delegate respective, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate. Comisia ar trebui să se asigure că niciun astfel de act delegat adoptat nu afectează în mod nejustificat buna funcționare a pieței interne.

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (17) Pentru a garanta că drepturile acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri și operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune, care sunt echivalente cu cele acordate prin prezentul regulament operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit și operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit, sunt disponibile în mod egal tuturor operatorilor din Uniune, domeniul de aplicare al Regulamentelor (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009 ar trebui extins temporar. Regulamentele menționate acoperă deja secțiunea deplasării dintre un stat membru și o țară terță efectuată pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Cu toate acestea, este necesar să se asigure, în acest caz, că Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se aplică și secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare și că Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de îmbarcare sau de debarcare a pasagerilor. Această extindere a domeniului de aplicare urmărește să garanteze că operatorii din Uniune pot efectua operațiuni *cross-trade* (transport rutier între țări diferite de țara de stabilire) către sau dinspre Regatul Unit, precum și opriri suplimentare în cursul transportului de persoane,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1
Domeniul de aplicare

Prezentul regulament stabilește măsuri temporare aplicabile transportului rutier de mărfuri, precum și furnizării de servicii regulate și de servicii regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul între Uniune și Regatul Unit după încheierea perioadei de tranziție menționate la articolul 126 din Acordul de retragere.

Articolul 2
Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „vehicul” înseamnă:
 - (a) în contextul transportului de mărfuri, un autovehicul înmatriculat în Regatul Unit sau un ansamblu de vehicule cuplate care să aibă cel puțin autovehiculul înmatriculat în Regatul Unit, utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri și care se află în proprietatea întreprinderii, a fost achiziționat cu plata în rate sau a fost închiriat, cu condiția ca, în cel din urmă caz, să îndeplinească condițiile prevăzute de Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹;
 - (b) în contextul transportului de persoane, un autobuz sau autocar;

¹ Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri (JO L 33, 4.2.2006, p. 82).

2. „transport permis de mărfuri” înseamnă:
- (a) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul de pe teritoriul Uniunii către teritoriul Regatului Unit sau invers, cu sau fără tranzit prin unul sau mai multe state membre sau țări terțe;
 - (b) ca urmare a unei deplasări cu încărcătură de pe teritoriul Regatului Unit către teritoriul Uniunii, astfel cum se menționează la litera (a) de la prezentul punct, efectuarea în termen de șapte zile de la descărcarea pe teritoriul Uniunii a până la două operațiuni suplimentare de încărcare și descărcare pe teritoriul Uniunii pentru o perioadă de două luni de la prima zi de aplicare a prezentului regulament, astfel cum se prevede la articolul 12 alineatul (2) primul paragraf, și o operațiune în termen de șapte zile de la descărcarea pe teritoriul Uniunii, în următoarele trei luni;
 - (c) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul de pe teritoriul Regatului Unit către teritoriul Regatului Unit, cu tranzit prin teritoriul Uniunii;
 - (d) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele (a) și (c);
3. „transport permis de persoane cu autocarul sau autobuzul” înseamnă:
- (a) o deplasare efectuată de un autobuz sau autocar prin care se asigură transportul de persoane de pe teritoriul Uniunii către teritoriul Regatului Unit sau invers, cu sau fără tranzit prin unul sau mai multe state membre sau țări terțe;

- (b) o deplasare efectuată de un autobuz sau autocar prin care se asigură transportul de persoane de pe teritoriul Regatului Unit către teritoriul Regatului Unit, cu tranzit prin teritoriul Uniunii;
 - (c) o deplasare fără pasageri în legătură cu transporturile menționate la literele (a) și (b);
 - (d) îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în regiunea de frontieră a Irlandei în cadrul serviciilor internaționale regulate și al serviciilor internaționale regulate speciale între Irlanda și Irlanda de Nord;
4. „regiunea de frontieră a Irlandei” înseamnă comitatele din Irlanda care se învecinează cu frontiera terestră dintre Irlanda și Irlanda de Nord;
5. „operator de transport rutier de mărfuri din Uniune” înseamnă o întreprindere implicată în transportul rutier de mărfuri care deține o licență comunitară valabilă în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009;
6. „operator de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit” înseamnă o întreprindere stabilită în Regatul Unit, autorizată să efectueze transporturi rutiere de mărfuri și care deține o licență valabilă eliberată în scopul transportului internațional, pentru transportul permis de mărfuri;

7. „licență în Regatul Unit” înseamnă, atunci când este acordată unui operator de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit, o licență eliberată de Regatul Unit în scopul transportului internațional, pentru transportul permis de mărfuri, iar atunci când este acordată unui operator de servicii de transport cu autobuzul și autocarul din Regatul Unit, o licență eliberată de Regatul Unit în scopul transportului internațional, pentru un transport permis de persoane cu autocarul sau autobuzul;
8. „autocar sau autobuz” înseamnă un vehicul înmatriculat în Regatul Unit, care, prin construcție și echipamente, este adecvat pentru transportarea a peste nouă persoane, inclusiv șoferul, și este destinat acestui scop;
9. „servicii regulate” înseamnă serviciile care asigură transportul de persoane la intervale stabilite pe trasee stabilite, pasagerii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite;
10. „servicii regulate speciale” înseamnă serviciile regulate, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul unor categorii precizate de pasageri, cu excluderea altor pasageri;
11. „operator de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune” înseamnă o întreprindere implicată în transportul de persoane cu autocarul și autobuzul care deține o licență comunitară valabilă în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009;
12. „operator de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit” înseamnă o întreprindere stabilită în Regatul Unit care este autorizată să efectueze transporturi de persoane cu autocarul și autobuzul și deține o licență valabilă în scopul transportului internațional, pentru un transport permis de persoane cu autocarul sau autobuzul;

13. „operator” înseamnă fie un operator de transport rutier de mărfuri, fie un operator de servicii de transport cu autocarul și autobuzul;
14. „dreptul concurenței” înseamnă orice act cu putere de lege care reglementează următoarea conduită, în cazul în care aceasta ar putea afecta serviciile de transport rutier de mărfuri sau serviciile de transport cu autocarul și autobuzul:
- (a) conduita care constă în:
- (i) acorduri între operatori de transport rutier de mărfuri sau între operatori de servicii de transport cu autocarul și autobuzul, decizii luate de asociații de operatori de transport rutier de mărfuri sau de operatori de servicii de transport cu autocarul și autobuzul și practici concertate care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței;
 - (ii) abuzuri de poziție dominantă din partea unuia sau mai multor operatori de transport rutier de mărfuri sau operatori de servicii de transport cu autocarul și autobuzul;
 - (iii) măsuri adoptate sau menținute în vigoare de Regatul Unit în cazul întreprinderilor publice și al întreprinderilor cărora Regatul Unit le acordă drepturi speciale sau exclusive și care contravin punctului (i) sau (ii);
- (b) concentrări între operatori de transport rutier de mărfuri sau între operatori de servicii de transport cu autocarul și autobuzul care împiedică în mod semnificativ concurența efectivă, în special ca rezultat al creării sau al consolidării unei poziții dominante;

15. „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată unui operator de către guvern sau de către orice alt organism public de orice nivel, care conferă beneficii, inclusiv:
- (a) transferul direct de fonduri, cum ar fi granturi, împrumuturi sau infuzie de capital, transferul direct potențial de fonduri și asumarea de pasive, cum ar fi garanții pentru împrumuturi, injecții de capital, proprietate, protecție împotriva falimentului sau asigurare;
 - (b) renunțarea la veniturile datorate sau necolectarea acestora;
 - (c) furnizarea de bunuri sau servicii, altele decât infrastructura generală, sau achiziția de bunuri sau servicii;
 - (d) efectuarea de plăți în contul unui mecanism de finanțare sau mandatarea sau însărcinarea unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe funcții menționate la literele (a), (b) și (c) care, în mod normal, țin de competența guvernului sau a altui organism public, practica urmată nefiind diferită în mod efectiv de practicile normale ale guvernelor.

Nu se consideră că se conferă un beneficiu printr-o contribuție financiară efectuată de un guvern sau de un alt organism public în cazul în care un operator privat de pe piață care acționează exclusiv pe baza rentabilității, aflat în aceeași situație ca organismul public în cauză, ar fi efectuat aceeași contribuție financiară;

16. „autoritate independentă în materie de concurență” înseamnă o autoritate care este responsabilă cu aplicarea și asigurarea respectării dreptului concurenței, precum și cu controlul subvențiilor, și care îndeplinește următoarele condiții:
- (a) autoritatea este independentă din punct de vedere operațional și este dotată în mod corespunzător cu resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale;
 - (b) în îndeplinirea sarcinilor sale și în exercitarea competențelor sale, autoritatea dispune de garanțiile necesare de independență față de orice influență politică sau altă influență externă și acționează în mod imparțial;
 - (c) deciziile autorității sunt supuse controlului jurisdicțional;
17. „discriminare” înseamnă orice fel de diferențiere fără justificare obiectivă în legătură cu furnizarea de bunuri sau servicii, inclusiv de servicii publice, utilizate pentru prestarea de servicii de transport rutier de mărfuri sau de servicii de transport cu autocarul și autobuzul sau în legătură cu tratamentul acestora de către autoritățile publice competente pentru aceste servicii;
18. „teritoriul Uniunii” înseamnă teritoriul statelor membre pe care se aplică TUE și TFUE, în condițiile stabilite în tratatele respective.

Articolul 3

Dreptul de a efectua transporturi permise de mărfuri

- (1) Operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit pot, în condițiile prevăzute de prezentul regulament, să efectueze transporturi permise de mărfuri.
- (2) Persoanele fizice sau juridice stabilite în Regatul Unit pot efectua transporturi permise de mărfuri de următoarele tipuri, fără a fi necesară o licență în Regatul Unit:
 - (a) transporturi poștale efectuate în cadrul unui serviciu universal;
 - (b) transporturi de vehicule deteriorate sau care sunt în pană;
 - (c) transporturi de mărfuri cu autovehicule a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv cea a remorcilor, nu depășește 3,5 tone;
 - (d) transporturi de medicamente, de aparatură și de echipamente medicale, precum și de alte articole necesare asistenței medicale de urgență, în special în caz de catastrofe naturale;
 - (e) transporturi de mărfuri cu condiția ca:
 - (i) mărfurile transportate să se afle în proprietatea întreprinderii sau să fi fost vândute, cumpărate, date spre închiriere sau închiriate, produse, extrase, transformate sau reparate de aceasta;

- (ii) deplasarea să aibă drept scop transportarea mărfurilor din sau către întreprindere sau mutarea acestora, fie în cadrul întreprinderii, fie în afara acesteia, în scopuri proprii;
- (iii) autovehiculele utilizate pentru astfel de transporturi să fie conduse de personalul angajat de întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în temeiul unei obligații contractuale;
- (iv) vehiculele care transportă mărfurile să fie în proprietatea întreprinderii sau să fi fost cumpărate în rate sau închiriate de aceasta, cu condiția ca, în ultimul caz, să îndeplinească condițiile prevăzute în Directiva 2006/1/CE și
- (v) transportul să nu constituie decât o activitate auxiliară în cadrul ansamblului de activități desfășurate de întreprindere.

Articolul 4

Dreptul de a furniza servicii regulate

și servicii regulate speciale de transport cu autocarul și autobuzul

- (1) Operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit pot, în condițiile prevăzute de prezentul regulament, să efectueze transporturi permise de persoane cu autocarul și autobuzul, atunci când acestea constituie servicii regulate și servicii regulate speciale.
- (2) Operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit trebuie să dețină o autorizație eliberată înainte de data aplicării prezentului regulament în conformitate cu articolele 6-11 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, pentru a desfășura servicii regulate și servicii regulate speciale de transport permis cu autocarul și autobuzul contra cost în numele unui terț.

- (3) Autorizațiile care rămân valabile în temeiul alineatului (2) din prezentul articol pot fi folosite în continuare în scopurile menționate la alineatul (1) din prezentul articol dacă au fost reînnoite în aceleași condiții sau dacă au fost modificate numai în ceea ce privește opririle, tarifele sau orarul și sub rezerva normelor și procedurilor prevăzute la articolele 6-11 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, pentru o perioadă de valabilitate care nu depășește data de 30 iunie 2021.
- (4) Persoanele fizice sau juridice stabilite în Regatul Unit pot efectua transporturi permise de persoane cu autocarul și autobuzul în scopuri necomerciale și nelucrative fără a fi necesară o licență, atunci când:
- (a) activitatea de transport reprezintă numai o activitate auxiliară pentru persoana fizică sau juridică respectivă; și
 - (b) vehiculele utilizate sunt în proprietatea acelei persoane fizice sau juridice sau au fost achiziționate de persoana respectivă în rate sau au făcut obiectul unui contract de leasing pe termen lung și sunt conduse de un membru al personalului persoanei fizice sau juridice, de către persoana fizică însăși sau de membri ai personalului angajat de către întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în temeiul unei obligații contractuale.

Aceste operațiuni de transport sunt exceptate de la orice sistem de autorizare din Uniune, cu condiția ca persoana care desfășoară activitatea să dispună de o autorizație națională eliberată înainte de prima zi de aplicare a prezentului regulament, astfel cum se menționează la articolul 12 alineatul (2) primul paragraf din prezentul regulament, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009.

- (5) Schimbarea vehiculului sau întreruperea transportului pentru a permite ca o parte a deplasării să fie efectuată cu alte mijloace de transport nu afectează aplicarea prezentului regulament.

Articolul 5

Acorduri sau înțelegeri bilaterale

Statele membre nu negociază și nu încheie acorduri sau înțelegeri bilaterale cu Regatul Unit referitoare la aspecte care intră sub incidența prezentului regulament.

Fără a aduce atingere acordurilor multilaterale existente, statele membre nu acordă în alt mod operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit alte drepturi în afara celor acordate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 6

Norme sociale și tehnice

În cursul transporturilor permise de mărfuri sau de persoane cu autocarul și autobuzul, în conformitate cu prezentul regulament, se respectă următoarele reguli:

- (a) în privința lucrătorilor mobili și a conducătorilor auto independenți, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹;

¹ Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

- (b) în ceea ce privește anumite dispoziții din legislația socială referitoare la transportul rutier, cerințele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹;
- (c) în legătură cu tahografele în transportul rutier, cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului²;
- (d) în legătură cu calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului³;
- (e) în ceea ce privește dimensiunile și greutatea maxime autorizate pentru anumite vehicule rutiere, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 96/53/CE a Consiliului⁴;

¹ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

² Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

³ Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

⁴ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

- (f) în ceea ce privește instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului¹;
- (g) în ceea ce privește utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 91/671/CEE a Consiliului²;
- (h) în privința detașării lucrătorilor, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului³;
- (i) în ceea ce privește drepturile pasagerilor, cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴.

¹ Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

² Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule (JO L 373, 31.12.1991, p. 26).

³ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

⁴ Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 55, 28.2.2011, p. 1).

Articolul 7
Echivalența drepturilor

- (1) Comisia monitorizează drepturile acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune și operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune și condițiile pentru exercitarea acestora.
- (2) În cazul în care consideră că drepturile acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune sau operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune nu sunt, *de jure* sau *de facto*, echivalente cu cele acordate operatorilor din Regatul Unit în temeiul prezentului regulament sau că drepturile respective nu sunt disponibile în mod egal pentru toți operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune sau pentru toți operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune, Comisia adoptă, în cel mai scurt timp și pentru a restabili echivalența, acte delegate în conformitate cu articolul 11 prin care:
 - (a) suspendă aplicarea articolului 3 sau a articolului 4 alineatele (1)-(4) atunci când nu li se acordă drepturi echivalente operatorilor din Uniune sau când drepturile acordate sunt minime;
 - (b) stabilește limite ale capacității admisibile disponibile pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau pentru operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit sau ale numărului de deplasări sau ale ambelor elemente; sau
 - (c) adoptă restricții operaționale legate de tipurile de vehicule sau de condițiile de circulație.

Articolul 8
Concurența loială

- (1) Comisia monitorizează condițiile în care operatorii din Uniune concurează cu operatorii din Regatul Unit pentru furnizarea de servicii de transport rutier de mărfuri și de servicii de transport cu autobuzul și autocarul reglementate prin prezentul regulament.
- (2) În cazul în care constată că, în urma oricăreia dintre situațiile menționate la alineatul (3) din prezentul articol, condițiile menționate la alineatul (1) din prezentul articol sunt semnificativ mai puțin favorabile decât cele de care beneficiază operatorii din Regatul Unit, Comisia adoptă, în cel mai scurt timp și pentru a remedia această situație, acte delegate în conformitate cu articolul 11 prin care:
 - (a) suspendă aplicarea articolului 3 sau a articolului 4 alineatele (1)-(4) atunci când condițiile de concurență pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau pentru operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit diferă atât de mult de cele care se aplică operatorilor din Uniune, încât furnizarea de servicii de către aceștia din urmă nu este viabilă din punct de vedere economic pentru ei;
 - (b) stabilește limite ale capacității admisibile disponibile pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau pentru operatorii de servicii de transport cu autobuzul și autocarul din Regatul Unit sau ale numărului de deplasări sau ale ambelor elemente; sau
 - (c) adoptă restricții operaționale legate de tipurile de vehicule sau de condițiile de circulație.

- (3) Actele delegate menționate la alineatul (2) se adoptă, în condițiile specificate la respectivul alineat, pentru a remedia următoarele situații:
- (a) acordarea de subvenții de către Regatul Unit;
 - (b) nerespectarea de către Regatul Unit a obligației de a institui sau de a aplica efectiv o legislație în domeniul concurenței;
 - (c) nerespectarea de către Regatul Unit a obligației de a înființa sau de a menține o autoritate independentă în domeniul concurenței;
 - (d) aplicarea de către Regatul Unit a unor standarde în ceea ce privește protecția lucrătorilor, siguranța, securitatea sau mediul care sunt inferioare celor prevăzute în dreptul Uniunii sau, în absența unor dispoziții relevante în dreptul Uniunii, inferioare celor aplicate de toate statele membre sau, în orice caz, inferioare standardelor internaționale relevante;
 - (e) aplicarea de către Regatul Unit a unor standarde legate de acordarea de licențe în Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri sau operatorilor de servicii de transport cu autocarul și autobuzul care sunt inferioare celor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹;

¹ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p.51)

- (f) aplicarea de către Regatul Unit a unor standarde legate de calificarea și formarea conducătorilor auto profesioniști care sunt inferioare celor prevăzute în Directiva 2003/59/CE;
 - (g) aplicarea de către Regatul Unit a unor norme de impozitare și taxare rutieră care se abat de la normele prevăzute în Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ și
 - (h) orice formă de discriminare împotriva operatorilor din Uniune.
- (4) În sensul alineatului (1), Comisia poate solicita informații de la autoritățile competente din Regatul Unit sau de la operatorii din Regatul Unit. În cazul în care autoritățile competente din Regatul Unit sau operatorii din Regatul Unit nu furnizează informațiile solicitate în termenul rezonabil stabilit de Comisie sau furnizează informații incomplete, Comisia poate proceda în conformitate cu alineatul (2).

Articolul 9

Extinderea domeniului de aplicare al Regulamentelor (CE) nr. 1072/2009 și (CE) nr. 1073/2009

- (1) În contextul transportului de mărfuri între teritoriul Uniunii și teritoriul Regatului Unit efectuat de un operator de transport rutier de mărfuri din Uniune pe baza unor drepturi acordate de Regatul Unit, astfel cum sunt menționate la articolul 7 din prezentul regulament, echivalente cu cele acordate în temeiul prezentului regulament, Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se aplică părții deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare.

¹ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

- (2) În contextul transportului de persoane între teritoriul Uniunii și teritoriul Regatului Unit efectuat de un operator de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune pe baza unor drepturi acordate de Regatul Unit, astfel cum sunt menționate la articolul 7 din prezentul regulament, echivalente cu cele acordate în temeiul prezentului regulament, Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 se aplică părții deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de îmbarcare sau debarcare.

Articolul 10

Consultare și cooperare

- (1) Autoritățile competente ale statelor membre se consultă și cooperează cu autoritățile competente din Regatul Unit, după cum este necesar, pentru a asigura punerea în aplicare a prezentului regulament.
- (2) Statele membre transmit Comisiei, la cerere, fără întârzieri nejustificate, orice informație obținută în temeiul alineatului (1) din prezentul articol sau orice alte informații relevante pentru punerea în aplicare a articolelor 7 și 8.

Articolul 11

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 7 alineatul (2) și la articolul 8 alineatul (2) este conferită Comisiei până la 30 iunie 2021.

- (2) Înainte de adoptarea unui act delegat în temeiul articolului 7 alineatul (2) sau al articolului 8 alineatul (2), Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în concordanță cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (3) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

Articolul 12

Intrarea în vigoare și aplicarea

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) Prezentul regulament se aplică din ziua următoare datei la care dreptul Uniunii încetează să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în temeiul articolelor 126 și 127 din Acordul de retragere.

Cu toate acestea, prezentul regulament nu se aplică dacă până la data respectivă a intrat în vigoare sau, după caz, se aplică cu titlu provizoriu un acord internațional care reglementează transportul rutier încheiat între Uniune și Regatul Unit.

- (3) Prezentul regulament se aplică până în ziua anterioară intrării în vigoare sau, după caz, până în ziua anterioară aplicării cu titlu provizoriu a unui acord internațional care reglementează transportul rutier, încheiat între Uniune și Regatul Unit.

Cu excepția transportului de persoane cu autocarul și autobuzul menționat la articolul 2 alineatul (3) litera (d), dispozițiile prezentului regulament care se aplică transportului de persoane cu autocarul și autobuzul încetează să se aplice la data intrării în vigoare pentru Uniune și pentru Regatul Unit a Protocolului la Acordul Interbus referitor la serviciile internaționale regulate și serviciile internaționale regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul.

(4) Prezentul regulament încetează să se aplice, în orice caz, cel târziu la 30 iunie 2021.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele