



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de diciembre de 2020
(OR. en)

13903/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0362(COD)**

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

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	10 de diciembre de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 826 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera al final del período transitorio mencionado 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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 826 final.

Adj.: COM(2020) 826 final



Bruselas, 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera al final del período transitorio mencionado 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)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En virtud del artículo 50 del Tratado de la Unión Europea, el Reino Unido ya no pertenece a la Unión Europea desde el 1 de febrero de 2020. 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 contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, expira el 31 de diciembre de 2020.

El de 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, EURATOM) 2020/266 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 asociación³. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otras cosas, los elementos necesarios para abordar de forma 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 un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus futuras relaciones en este ámbito haya entrado en vigor al final del mencionado período.

Todos los derechos y obligaciones que se derivan del Derecho de la Unión en materia de acceso al mercado del transporte por carretera que se establecen en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009⁴ y en el Reglamento (CE) 1073/2009⁵ dejarán de ser aplicables el 31 de diciembre de 2020, fecha en que expirará el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada. Como resultado de ello, las licencias comunitarias expedidas por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y a los transportistas de viajeros en autocares o autobuses dejarán de ser válidas y, por consiguiente, los titulares de dichas licencias no podrán acceder al mercado del transporte por carretera de mercancías y viajeros de la Unión. Del mismo modo, con arreglo a las licencias comunitarias existentes, los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar o autobús de la Unión Europea también perderán su acceso automático al mercado del transporte de mercancías y viajeros por carretera del Reino Unido.

Por consiguiente, en ausencia de un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule este asunto, una vez finalizado el período transitorio el sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) pasaría a ser el único marco jurídico en el que podría

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 DO L 58 de 27.2.2020, p. 53.

⁴ 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).

⁵ 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).

basarse la continuidad de los servicios de transporte de mercancías por carretera, supeditado a la posesión de una autorización del ITF. Los vehículos que cuentan con una autorización del ITF pueden transportar mercancías entre cualquiera de los cuarenta y tres países que participan en el sistema: veintiséis Estados miembros de la UE (todos a excepción de Chipre), el Reino Unido y otros dieciséis países. A raíz de la realización de una operación de transporte internacional desde el país de matriculación del vehículo a otro país perteneciente al ITF, antes de que el vehículo deba regresar al país en el que está matriculado puede realizar un máximo de tres operaciones que no tengan relación con el país de matriculación.

El número de autorizaciones del ITF está limitado para cada uno de los Estados miembros y las autorizaciones para 2021 ya han sido distribuidas a escala nacional por las autoridades competentes de cada Estado miembro. Su número no puede incrementarse a corto plazo. Las cuotas del ITF se establecen con carácter anual y las variaciones en el número de autorizaciones asignadas a un país perteneciente al Foro deben acordarse por unanimidad entre todos los países que lo componen.

Como ya se puso de relieve en el Reglamento (UE) 2019/501 del Parlamento Europeo y del Consejo, adoptado el 25 de marzo de 2019⁶, si se tienen en cuenta los volúmenes de los servicios de transporte de mercancías por carretera y las mercancías transportadas por carretera entre el Reino Unido y la Unión (alrededor de 51 millones de toneladas en 2019: unos 29 millones de toneladas de la Unión al Reino Unido y unos 22 millones de toneladas del Reino Unido a la Unión), es evidente que basarse exclusivamente en el sistema de cuotas del ITF no constituye actualmente una solución adecuada para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías por carretera inmediatamente después del final del período transitorio.

El transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros está prácticamente en su totalidad en manos de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido y la Unión. Por consiguiente, el hecho de que dichos transportistas pierdan su derecho a realizar el transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y la Unión daría lugar a graves perturbaciones, también en lo referente al orden público.

Por lo que se refiere al transporte de viajeros en autocar o autobús, en ausencia de un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule este asunto, el Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús⁷ («Convenio Interbus») es el único marco jurídico disponible que, una vez finalizado el período transitorio, ofrecería una base para el transporte de viajeros en autocar o autobús entre la Unión y el Reino Unido. El Reino Unido depositó su instrumento de adhesión al Convenio Interbus el 29 de octubre de 2020. Por lo tanto, pasará a ser Parte Contratante por derecho propio el 1 de enero de 2021. Sin embargo, el Convenio Interbus solo cubre los servicios discrecionales y, por tanto, es inadecuado para abordar las perturbaciones derivadas del final de la aplicación del Derecho de la Unión y en el Reino Unido, habida cuenta del elevado número de personas que seguirían queriendo viajar entre la Unión y el Reino Unido. Las Partes Contratantes del Convenio Interbus negociaron un Protocolo que cubre los servicios internacionales regulares y regulares especiales de transporte de los viajeros en autocar y autobús, pero no se espera que entre en vigor a tiempo para ofrecer una solución alternativa viable durante el período inmediatamente

⁶ Reglamento (UE) 2019/501 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías y de viajeros por carretera en relación con la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión (DO L 85I de 27.3.2019, p. 39).

⁷ DO L 321 de 26.11.2002, p. 13.

posterior al final del período transitorio. Por tanto, en el caso de los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autocar o autobús, los instrumentos actuales no abordan las necesidades de dichos servicios entre, por un lado, la Unión y, por otro, el Reino Unido.

Los servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a 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. No existen instrumentos capaces de hacer frente a la necesidad de que los operadores de autocar y autobús que explotan servicios regulares y regulares especiales puedan recoger y depositar viajeros en regiones situadas al otro lado de la frontera. Sin embargo, sin el derecho a realizar operaciones de cabotaje, la viabilidad económica de muchos servicios transfronterizos está en peligro. Es, por lo tanto, oportuno que la Unión adopte medidas de contingencia temporales y de duración limitada destinadas a mitigar los efectos de una posible perturbación en la conectividad entre la Unión y el Reino Unido.

Así, la presente propuesta tiene por objeto establecer medidas temporales para regular el transporte de mercancías por carretera, así como la prestación de servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros entre, por un lado, la Unión y por el otro, el Reino Unido, inmediatamente después de que final del período a que se hace referencia en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada (artículo 1). Estas medidas pretenden mantener la conectividad básica durante un período de tiempo estrictamente limitado (artículo 2).

Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido que se hagan en el mismo no incluyen Gibraltar.

En primer lugar (artículo 3), la propuesta de Reglamento prevé la concesión unilateral de derechos de transporte bilateral a los transportistas de mercancías por carretera establecidos en el Reino Unido, a fin de que puedan continuar transportando mercancías entre su territorio y la Unión.

La propuesta de Reglamento prevé asimismo (artículo 4) la concesión unilateral de derechos de transporte bilateral de viajeros en autocar y autobús como parte de los servicios regulares o regulares especiales a los transportistas establecidos en el Reino Unido, a fin de que puedan continuar transportando viajeros entre su territorio y la Unión. El Reglamento prevé también prevé la concesión unilateral de derechos para recoger y depositar viajeros en la región fronteriza de Irlanda en el marco de los servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.

Los derechos otorgados a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido están sujetos a su conformidad con las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión aplicables a los transportistas de mercancías y viajeros por carretera (artículo 6) y los derechos equivalentes concedidos por el Reino Unido a los transportistas por carretera de la Unión. La propuesta de Reglamento establece un mecanismo (artículo 7) que tiene por objeto garantizar que los derechos de los que disfrutaban los transportistas por carretera de la Unión en el Reino Unido sean equivalentes a los concedidos a los transportistas por carretera del Reino Unido con arreglo al mencionado Reglamento. De no ser así, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias a fin de corregir la situación por medio de actos delegados, lo que incluye limitar la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, o el número de desplazamientos, o ambos. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctoras por parte de la Comisión no están vinculadas únicamente a la correspondencia estricta y formal entre los dos ordenamientos

jurídicos; esto se debe a las marcadas diferencias entre los mercados respectivos y tiene por objetivo evitar un planteamiento «de reproducción a ciegas», que a la larga podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Pese a que su objetivo es garantizar temporalmente la conectividad básica del transporte de mercancías y viajeros por carretera, la propuesta de Reglamento establece un mecanismo flexible para garantizar que los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar y autobús de la Unión disfruten de oportunidades leales y equitativas para competir con los transportistas de mercancías por carretera y los transportistas de viajeros en autocar y autobús del Reino Unido. Unas condiciones de competencia equitativas requieren que, incluso tras la finalización del período transitorio, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente estrictas y comparables en el ámbito del transporte de mercancías y viajeros por carretera en lo referente a: la competencia leal, incluyendo la regulación de los cárteles, el abuso de posición dominante y las fusiones; la prohibición de subvenciones gubernamentales injustificadas; la protección de los trabajadores y un elevado nivel de seguridad vial; la protección del medio ambiente; la protección y la seguridad, o en relación con la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a la cualificación, la formación y los controles médicos de los conductores profesionales. Además, debe garantizarse que los transportistas por carretera de la Unión no sufran discriminación en el Reino Unido, ya sea de hecho o de derecho. Por lo tanto, la propuesta de Reglamento atribuye a la Comisión (artículo 8) la labor de supervisar las condiciones de competencia entre, por un lado, los transportistas por carretera de la Unión y, por el otro, los transportistas por carretera del Reino Unido, y le otorga facultades para adoptar, por medio de actos delegados, las medidas necesarias con el fin de garantizar que tales condiciones sean equitativas en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios a fin de permitir a los Estados miembros y a la Comisión verificar que los transportistas por carretera que transportan mercancías y viajeros en el marco del presente Reglamento cuenten con una licencia o certificación de conformidad con las normas pertinentes, que se cumple la totalidad de la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se superan los derechos concedidos.

Los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009 ya cubren la parte del desplazamiento entre un Estado miembro y un tercer país realizada en el territorio de un Estado miembro que es atravesado en tránsito. Es necesario garantizar que estos Reglamentos también se apliquen a la parte del desplazamiento realizada en el territorio del Estado miembro de carga o descarga por lo que se refiere al transporte de mercancías, y a la parte del desplazamiento realizada en el territorio del Estado miembro donde se recojan o depositen viajeros en lo relativo a los transportistas de viajeros en autocar y autobús (artículo 9). Esta ampliación tiene por objeto garantizar que los transportistas de la Unión puedan realizar operaciones transfronterizas hacia o desde el Reino Unido, así como paradas adicionales en el contexto de sus actividades de transporte de viajeros en autocar y autobús.

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar con el Reino Unido ningún acuerdo bilateral en materia de transporte por carretera sobre asuntos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que no deben otorgar de ningún otro modo a los transportistas por carretera del Reino Unido ningún derecho distinto de los que se otorgan en el marco del presente Reglamento (artículo 5). No obstante, las autoridades competentes respectivas podrán cooperar según sea necesario en la correcta aplicación del Reglamento (artículo 10), a fin de que la gestión de los servicios de transporte de mercancías por carretera y transporte de viajeros en autocar y autobús que

seguirán llevándose a cabo después del 31 de diciembre de 2020 se vea perturbada en la menor medida posible.

El artículo 11 establece las normas sobre el ejercicio de la delegación otorgado a la Comisión para adoptar actos delegados con objeto de garantizar que los derechos de que disfrutaban los transportistas por carretera de la Unión en el Reino Unido son equivalentes a los concedidos a los transportistas por carretera del Reino Unido, y que en este país no se discrimina a los transportistas de la Unión.

El artículo 12 establece que el presente Reglamento comenzará a aplicarse cuando finalice el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada si no ha entrado en vigor ningún acuerdo para regular el transporte por carretera con el Reino Unido y que dejará de aplicarse a más tardar el 30 de junio de 2021. El presente Reglamento dejará de aplicarse en una fecha anterior si un acuerdo para regular el transporte por carretera con el Reino Unido entra en vigor o se aplica provisionalmente, según el caso, antes de esta fecha. Con excepción de las disposiciones específicas aplicables en la región fronteriza de Irlanda durante la prestación de servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, el Reglamento también dejará de aplicarse en una fecha anterior en lo que se refiere al transporte de viajeros por carretera, si el Protocolo del Convenio Interbus sobre los servicios internacionales regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autocar y autobús entra en vigor para la Unión y para el Reino Unido.

El presente acto forma parte de un paquete de medidas que está adoptando la Comisión.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta de Reglamento se concibe como una *lex specialis* que abordará algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que las normas de la Unión que regulan el transporte de mercancías por carretera y el transporte de viajeros en autocar y autobús, en particular los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009 dejarán de aplicarse al transporte por carretera de mercancías y viajeros entre, por un lado, el Reino Unido y, por el otro, la Unión. Los términos propuestos se limitan a lo que es necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones desproporcionadas. Están destinados a aplicarse solo durante un período de tiempo limitado. Por consiguiente, la presente propuesta es plenamente coherente con la legislación existente, en especial los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La presente propuesta complementa las normas de la Unión que regulan el transporte de mercancías por carretera, en particular el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y las normas de la Unión que regulan el transporte internacional en autocar y autobús, en particular el Reglamento (CE) n.º 1073/2009. El contexto y objetivos específicos del presente Reglamento, así como su carácter unilateral, requieren necesariamente un enfoque restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a preservar la igualdad de derechos y unas condiciones de competencia equitativas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad**

El artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 reservan a la Unión la competencia respecto a los acuerdos pertinentes con terceros países. En caso de no existir un acuerdo de este tipo, el presente acto propuesto establecería la conectividad básica a condición de que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes. Dicha conectividad se garantizaría de igual manera para el tráfico hacia y desde todos los puntos de la Unión, lo que evitaría las distorsiones en el mercado interior. Por tanto, es indispensable actuar a escala de la Unión y este resultado no podría lograrse a través de medidas a escala de los Estados miembros.

- **Proporcionalidad**

La propuesta de Reglamento se considera proporcional, ya que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas garantizando asimismo la igualdad de condiciones de competencia para los transportistas de la Unión. No va más allá de lo necesario para alcanzar este objetivo. Este es el caso, en particular, de las condiciones con arreglo a las cuales se confieren los derechos pertinentes, que están relacionadas, entre otras cosas, con la necesidad de que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes, la competencia leal y la limitación del régimen en el tiempo.

- **Elección del instrumento**

Dado que este acto regula cuestiones estrechamente relacionadas con los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009 y, al igual que estos Reglamentos, tiene por objeto garantizar la armonización completa de las condiciones de competencia, debe adoptar la forma de un reglamento. Esta forma responde asimismo a la urgencia de la situación / el contexto, puesto que el tiempo disponible antes de que finalice el período transitorio (en ausencia de un acuerdo que cubra el transporte por carretera de mercancías y viajeros aplicable en esa fecha) es demasiado corto para permitir la transposición de las disposiciones incluidas en una directiva.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

Esto no es aplicable debido a la naturaleza excepcional, temporal y puntual del acontecimiento que requiere esta propuesta, que no guarda ninguna relación con los objetivos de la legislación existente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los desafíos derivados de las negociaciones para un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido, así como las posibles soluciones, han sido planteados por diversas partes interesadas y representantes de los Estados miembros.

El hecho de que el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada finalice el 31 de diciembre de 2020, la necesidad de prepararse para los inevitables cambios que tendrán lugar el 1 de enero de 2021 y las posibles medidas adicionales que deben preverse en caso de que no se haya llegado a un acuerdo, se han debatido con los representantes de los Estados miembros y diversas partes interesadas del sector del transporte por carretera en el marco de reuniones transversales y específicas celebradas en Bruselas y en los Estados miembros.

El tema común en los puntos de vista planteados fue la necesidad de una intervención reguladora para poder mantener cierto grado de conectividad en lo que se refiere al transporte de mercancías y viajeros por carretera. En relación con el acceso al mercado del transporte por carretera de mercancías y viajeros de la Unión, las partes interesadas no pueden adoptar sus propias medidas de contingencia a fin de mitigar la dañina repercusión de la posible falta de un acuerdo de asociación.

Varios Estados miembros han destacado especialmente la necesidad de adoptar medidas de contingencia a escala de la Unión con objeto de garantizar una conectividad básica entre, por un lado, la Unión y, por otro lado, el Reino Unido en caso de que no se llegue a un acuerdo que regule el transporte por carretera de mercancías y viajeros. Subrayaron que el sistema de cuotas multilaterales del ITF no representa una alternativa adecuada y suficiente habida cuenta de sus limitaciones cuantitativas y cualitativas.

También se puso de relieve que el Convenio Interbus solo cubre los servicios discrecionales y que no existe ninguna alternativa adecuada para los servicios regulares y regulares especiales, habida cuenta de que no se prevé que el Protocolo del Convenio Interbus que cubre los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros entre en vigor a tiempo para la Unión y para el Reino Unido. También se hizo hincapié en la particular necesidad de servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.

Estas observaciones han sido debidamente tenidas en cuenta en la elaboración de la propuesta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Las partes interesadas pertinentes compartieron con la Comisión varias formas de evaluación de las consecuencias de la retirada del Reino Unido para el sector del transporte por carretera.

Estas evaluaciones extraen la conclusión de que la única alternativa disponible en el sector del transporte de mercancías por carretera, es decir, el sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF), sería inadecuado para cubrir las necesidades del sector. La falta de autorizaciones disponibles para 2021 podría provocar importantes perturbaciones y el flujo bilateral de mercancías y viajeros por carretera dejaría de estar cubierto en su totalidad. En la actualidad más del 80 % de las operaciones de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y la Unión son realizadas por transportistas establecidos en esta última. Redunda en interés de la Unión establecer un marco que no restrinja de forma indebida las operaciones bilaterales de transporte de mercancías por carretera.

Las partes interesadas también insistieron en la necesidad de garantizar la continuidad de los servicios regulares y regulares especiales de autocar y autobús entre la Unión y el Reino Unido.

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto debido al carácter excepcional de la situación y a las necesidades limitadas del período durante el cual se aplicará el cambio de estatuto del Reino Unido. No se dispone de otras opciones políticas que sean material y jurídicamente diferentes de la opción propuesta.

- **Derechos fundamentales**

Esta propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No aplicable

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No aplicable

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre normas comunes para garantizar las conexiones básicas del transporte de mercancías y viajeros por carretera al final del período transitorio mencionado 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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

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 Atómica³ (en lo sucesivo, «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo⁴ y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, expira el 31 de diciembre de 2020. El de 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, EURATOM) 2020/266, 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 asociación⁵. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización cubre, entre otras cosas, los elementos necesarios para abordar de forma 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 un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus futuras relaciones en el

¹ DO C ... de ..., p

² DO C ... de ..., p

³ DO L 29 de 31.1.2020, p. 2.

⁴ 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).

⁵ DO L 58 de 27.2.2020, p. 53.

ámbito del transporte por de mercancías y viajeros por carretera entre en vigor a partir de la expiración del mencionado período.

- (2) Al final del período transitorio, y en ausencia de toda disposición especial, todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en relación con el acceso al mercado, como se establece en los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009⁶ y (CE) n.º 1073/2009⁷ del Parlamento Europeo y del Consejo dejarán de estar vigentes en lo que se refiere a la relación entre el Reino Unido y la Unión y sus Estados miembros.
- (3) En esta situación, el transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera entre la Unión y el Reino Unido sufrirá graves perturbaciones.
- (4) Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido que se hagan en este 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.
- (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. Tras el final del período transitorio, el Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús («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. 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 es, por tanto, inadecuado para abordar las perturbaciones relacionadas con los servicios internacionales de autocar y autobús entre el Reino Unido y la Unión derivadas del final del período transitorio. Se ha negociado un Protocolo del Convenio Interbus que cubre los servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros 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 durante el periodo inmediatamente posterior al final del período transitorio. Por consiguiente, los instrumentos disponibles no abordan 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 temporal de medidas 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

⁶ 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).

⁷ 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).

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.

- (8) Los servicios transfronterizos de autocar y autobús entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a 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 durante la prestación de servicios internacionales de transporte de viajeros en autobús y autocar entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.
- (9) A fin de reflejar su carácter temporal, y sin sentar precedentes, el conjunto de medidas regulado en el presente Reglamento debe aplicarse durante un período de tiempo breve. Por lo que se refiere a las operaciones de transporte de mercancías por carretera, se establece la limitación temporal teniendo en cuenta las posibles disposiciones relativas a la conectividad básica que deben fijarse en el sistema de la CEMT, y 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, se establece la limitación temporal para permitir que entre en vigor el Protocolo del Convenio Interbus sobre servicios regulares y regulares especiales 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 sin perjuicio de cualquier posible acuerdo futuro en esta materia entre la Unión y el Reino Unido.
- (10) De acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del TUE, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (11) Habida cuenta de la urgencia que conlleva el final del período transitorio antes mencionado, procede establecer una excepción al período de ocho semanas que se establece en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (12) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse a partir del día siguiente a la expiración del período transitorio establecido por el Acuerdo de Retirada, a menos que en esa fecha haya entrado en vigor un acuerdo celebrado con el Reino Unido que regule el transporte por carretera. El presente Reglamento debe dejar de aplicarse a partir de la fecha de entrada en vigor o de la fecha de 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 y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, el derecho a llevar a cabo servicios regulares y regulares especiales de autocares y autobuses debe dejar de aplicarse en la fecha de entrada en vigor para la Unión y para el Reino Unido del Protocolo del Convenio Interbus relativo al transporte internacional regular y regular especial de viajeros en autocar y autobús. En cualquier caso, el presente Reglamento debe dejar de aplicarse el 30 de junio de 2021.

- (13) Cuando sea necesario para responder a las necesidades del mercado, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, a fin de restablecer la equivalencia de los derechos concedidos por la Unión a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido, con los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, especialmente cuando los derechos concedidos por el Reino Unido se otorguen con arreglo al Estado miembro de origen o, de cualquier modo, no beneficien por igual a todos los transportistas de la Unión, así como para poner remedio a situaciones de competencia desleal en detrimento de los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión.
- (14) Los actos delegados deben respetar el principio de proporcionalidad, por lo que sus condiciones deben ser proporcionales a los problemas que se planteen por el hecho de no haberse concedido derechos equivalentes o por darse unas condiciones de competencia desleales. La Comisión solo debe 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 autocares o autobuses de la Unión, cuando los derechos otorgados sean mínimos, o cuando las condiciones de competencia que se apliquen a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses 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.
- (15) Al adoptar los actos delegados, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, también 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 legislación⁸. 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 en cuestión. Debe velarse por que cualquiera de estos actos delegados no afecte indebidamente al buen funcionamiento del mercado interior.
- (16) Para velar por que todos los transportistas de la Unión puedan acogerse a los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, que sean equivalentes a los concedidos mediante el presente Reglamento a los transportistas de mercancías por carretera y de viajeros en autocares o autobuses 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 atravesase en tránsito. No obstante, es preciso garantizar, en tal caso, 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

⁸ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

puedan realizar operaciones de transporte entre terceros países a partir del Reino Unido o con el Reino Unido como destino, así como paradas adicionales, en sus actividades de transporte de viajeros.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Ámbito

El presente Reglamento establece medidas temporales que regulen el transporte de mercancías por carretera, así como la prestación de servicios regulares y regulares especiales de transporte de viajeros en autocar y autobús entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («el Reino Unido») tras el final del período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

Artículo 2
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «Vehículo»:
 - a) en lo referente al transporte de mercancías, todo vehículo de motor matriculado en el Reino Unido o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, como mínimo, 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 sujeto a un arrendamiento, siempre que, en este último caso, cumpla las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹;
 - b) en lo referente al transporte de viajeros, un autobús o un autocar.
- 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) 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;
 - c) los desplazamientos sin carga en relación con el transporte mencionado en las letras a) y b).
- 3) «Transporte autorizado de viajeros en autocares o autobuses»:
 - a) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para transportar 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 transportar viajeros desde el territorio del Reino Unido hasta el territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;

⁹ 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).

- c) los desplazamientos sin viajeros en relación con el transporte mencionado en las letras a) y b);
 - d) la recogida y el depósito de viajeros en la región fronteriza de Irlanda en el curso de servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte.
- 4) «Región fronteriza de Irlanda»: los condados de Irlanda contiguos a la frontera terrestre entre Irlanda y el Reino Unido por lo que se refiere a Irlanda del Norte.
 - 5) «Transportista de mercancías por carretera de la Unión»: cualquier 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»: cualquier 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 autocares y autobuses, 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»: cualquier 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 autocares o autobuses de la Unión»: cualquier 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 autocares o autobuses del Reino Unido»: cualquier 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 expedida para el transporte internacional respecto al transporte autorizado de viajeros en autocar o autobús.
 - 13) «Transportista»: cualquier transportista de mercancías por carretera o bien de viajeros en autocares o autobuses.
 - 14) «Derecho de la competencia»: cualquier acto legislativo referente a 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 autocares o autobuses:

- a) una conducta que consista en la existencia de:
 - i) acuerdos entre transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, respectivamente, decisiones de asociaciones de transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, 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 autocares o autobuses,
 - 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) unas concentraciones de transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses, 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 la Administración 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 la aportación de capital, la posible transferencia directa de fondos, 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 que se percibirían de otro modo;
 - c) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructuras generales, o bien la adquisición de bienes o servicios;
 - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o encomienda u orden a un organismo privado, para que lleve a cabo una o varias de las funciones mencionadas en las letras a), b) y c), que normalmente corresponderían a la Administración u otro organismo público, y la práctica no difiere en ningún sentido real de las prácticas que aplican normalmente las administraciones públicas.

No se considerará que una contribución financiera hecha por la Administración 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»: la autoridad encargada de aplicar y hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar los subsidios, y que cumple las condiciones siguientes:
- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está dotada adecuadamente con 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 autocares o autobuses, 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. Cualquier persona física o jurídica establecida en el Reino Unido podrá, sin necesidad de disponer de una licencia, efectuar el transporte autorizado de mercancías de los tipos siguientes:
 - a) los transportes postales efectuados dentro de 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 sujetos a un arrendamiento, 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 autocares y autobuses

1. Los transportistas de viajeros en autocares o autobuses 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 autocares o autobuses 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 autocares y autobuses 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 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 accesorio 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.

Estos transportes estarán exentos 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, tal como se establece 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 autocares o autobuses, 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 Consejo¹⁰;
- b) con respecto a determinadas disposiciones en materia social relativas al sector de los transportes por carretera, los requisitos del Reglamento (CE) n.º 61/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹;
- 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 Consejo¹²;
- 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 Consejo¹³;
- 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 Consejo¹⁴;
- f) con respecto a la instalación e utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor, los requisitos

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo¹⁵;

- 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 Consejo¹⁶;
- 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 Consejo¹⁷;
- 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 Consejo¹⁸.

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 autocares o autobuses 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 autocares o autobuses de la Unión no son, de hecho y de derecho, equivalentes a los concedidos a los transportistas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o bien que no pueden disfrutar de estos derechos por igual todos los transportistas de mercancías por carretera o de viajeros en autocares o autobuses de la Unión, adoptará sin demora y a efectos de restablecer la equivalencia, actos delegados, de conformidad con el artículo 11, destinados a:
 - a) suspender la aplicación del artículo 3, apartados 1 y 2, 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 autocares o autobuses del Reino Unido, o al número de desplazamiento, o a ambos, o bien
 - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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 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 autocares o autobuses 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 considerablemente menos favorables que las que disfrutaban los transportistas del Reino Unido, adoptará sin demora, y a fin de poner remedio a dicha situación, actos delegados de conformidad con el artículo 11 con el fin de:
 - a) suspender la aplicación del artículo 3, apartados 1 y 2, 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 desplazamiento, 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 los que se refiere el apartado 2 se adoptarán, en las condiciones especificadas en dicho apartado, para poner remedio a las situaciones siguientes:
 - a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;
 - b) la ausencia de adopción o de aplicación efectiva de una legislación en materia de competencia por parte del Reino Unido;
 - c) la inobservancia por parte del Reino Unido de la obligación de establecer o mantener una autoridad independiente en materia de 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 sean inferiores a las establecidas en la legislación de la Unión o bien, en ausencia de disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, inferiores a las aplicadas por todos los Estados miembros o, en todo caso, inferiores a las normas internacionales correspondientes;
 - e) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a transportistas de viajeros en autocares o autobuses que sean inferiores a las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009;
 - f) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la cualificación y la formación de los conductores profesionales que sean inferiores a las 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 Consejo¹⁹, 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 otorgados 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.
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 autocares o autobuses 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 otorgados 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 con las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con ellas en la medida necesaria para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Si así se les solicita, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, sin demora indebida, toda información que hayan obtenido conforme al 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.

¹⁹ 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. Antes de la adopción de un acto delegado con arreglo al artículo 7, apartado 2, o el 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 adopte un acto delegado, la Comisión 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 ha entrado en vigor un acuerdo internacional, celebrado entre la Unión y el Reino Unido, que regule el transporte por carretera.

3. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la fecha de entrada en vigor o, en su caso, en la fecha de 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 relativo al transporte internacional regular y 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