



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 10 decembrie 2020
(OR. en)

13903/20

**Dosar interinstituțional:
2020/0362(COD)**

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

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	10 decembrie 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 826 final
Subiect:	Propunere de 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 menționate în Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 826 final.

Anexă: COM(2020) 826 final



Bruxelles, 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Propunere de

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 menționate 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)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

De la 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice¹ („Acordul de retragere”) 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 legislația Uniunii continuă să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în conformitate cu articolul 127 din acordul respectiv, se încheie la 31 decembrie 2020.

La data de 25 februarie 2020, Consiliul a adoptat Decizia (UE, Euratom) 2020/266 de autorizare a începerii negocierilor cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord pentru un nou acord de parteneriat³. 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 până la sfârșitul perioadei respective va intra în vigoare un acord între Uniune și Regatul Unit care să reglementeze relațiile lor viitoare în acest domeniu.

Toate drepturile și obligațiile care decurg din legislația Uniunii în privința accesului la piața transporturilor rutiere, prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009⁴ și în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009⁵, vor înceta la 31 decembrie 2020, data la care va lua sfârșit perioada de tranziție prevăzută în Acordul de retragere. Acest lucru va duce la pierderea valabilității licențelor comunitare eliberate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri și operatorilor de transport cu autobuzul și autocarul și, implicit, la pierderea accesului la piața transportului rutier de mărfuri și de persoane din Uniune pentru titularii unor astfel de licențe. În mod similar, operatorii de transport rutier de mărfuri și operatorii de transport cu autobuzul și autocarul din Uniunea Europeană, pe baza licențelor comunitare existente, vor pierde, la rândul lor, accesul automat la piața transportului rutier de mărfuri și de persoane din Regatul Unit.

Ca atare, în lipsa unui acord între Uniune și Regatul Unit care să reglementeze această chestiune, după încheierea perioadei de tranziție, sistemul multilateral de contingente al Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) ar deveni singurul cadru juridic disponibil pe care s-ar putea baza continuarea serviciilor de transport rutier de mărfuri, sub rezerva deținerii unei autorizații CEMT. Un vehicul care deține o autorizație CEMT poate

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 JO L 58, 27.2.2020, p. 53.

⁴ 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).

⁵ 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).

transporta mărfuri între oricare dintre cele 43 de țări participante la sistem, printre care 26 dintre statele membre ale UE (toate cu excepția Ciprului), Regatul Unit și alte 16 țări. După o operațiune de transport internațional de mărfuri din țara de înmatriculare a vehiculului în altă țară participantă la CEMT, pot fi efectuate până la trei operațiuni în care nu este implicată țara de înmatriculare înainte ca vehiculul să trebuiască să se întoarcă în aceasta.

Numărul de autorizații CEMT este limitat pentru fiecare stat membru, iar autorizațiile pentru 2021 au fost deja distribuite la nivel național de către autoritățile competente din fiecare stat membru. Numărul acestor autorizații nu poate fi mărit într-un termen scurt. Contingentele CEMT sunt stabilite anual și orice modificări ale numărului de autorizații alocate unei țări CEMT trebuie să fie aprobate în unanimitate de toate țările participante la CEMT.

După cum s-a subliniat deja în Regulamentul (UE) 2019/501 al Parlamentului European și al Consiliului⁶, care a fost adoptat la 25 martie 2019, având în vedere volumul serviciilor de transport rutier de mărfuri și al mărfurilor transportate pe cale rutieră între Regatul Unit și Uniune (aproximativ 51 de milioane de tone în 2019: 29 de milioane de tone din Uniune către Regatul Unit și 22 de milioane de tone din Regatul Unit către Uniune), este evident că utilizarea exclusivă a sistemului de contingente CEMT nu constituie în prezent o soluție adecvată pentru a asigura conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri imediat după încheierea perioadei de tranziție.

Transportul rutier de mărfuri între Regatul Unit și statele membre este aproape în întregime în sarcina operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit și din Uniune. Prin urmare, pierderea de către acești operatori a dreptului de a furniza servicii de transport rutier de mărfuri între Regatul Unit și Uniune ar conduce la perturbări grave, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică.

În ceea ce privește transportul de persoane cu autobuzul și autocarul, în absența unui acord între Uniune și Regatul Unit care să reglementeze această chestiune, Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocare și autobuze⁷ („Acordul Interbus”) este singurul cadru juridic disponibil care ar putea oferi, după încheierea perioadei de tranziție, o bază pentru transportul de persoane cu autobuzul și autocarul între Uniune și Regatul Unit. Regatul Unit și-a depus instrumentul de aderare la Acordul Interbus la 29 octombrie 2020 și va deveni parte contractantă de sine stătătoare la 1 ianuarie 2021. Acordul Interbus vizează însă doar serviciile ocazionale, nefiind așadar adecvat pentru a remedia perturbările cauzate de încetarea aplicării legislației Uniunii în cazul Regatului Unit și pe teritoriul acestuia, având în vedere numărul mare de persoane care vor continua să dorească să se deplaseze între Uniune și Regatul Unit. Un protocol la Acordul Interbus referitor la serviciile regulate și serviciile regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul a fost negociat între părțile sale contractante, însă nu se preconizează că acesta va intra în vigoare la timp pentru a oferi o soluție viabilă pentru perioada imediat următoare încheierii perioadei de tranziție. Prin urmare, în cazul serviciilor regulate și al serviciilor regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul, instrumentele actuale nu răspund nevoilor acestor servicii între Uniune, pe de o parte, și Regatul Unit, pe de altă parte.

⁶ Regulamentul (UE) 2019/501 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 martie 2019 privind normele comune care asigură conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri și de persoane cu privire la retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniune (JO L 85, 27.3.2019, p. 39).

⁷ JO L 321, 26.11.2002, p. 13.

Serviciile transfrontaliere de transport cu autocarul și autobuzul între Irlanda și Regatul Unit în ceea ce privește 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. Nu există niciun instrument care să răspundă necesității ca operatorii de transport cu autocarul și autobuzul care operează servicii regulate sau servicii regulate speciale să îmbarce și să debarce pasageri în regiuni situate de cealaltă parte a frontierei. Cu toate acestea, viabilitatea economică a multor servicii transfrontaliere este periclitată în absența dreptului de a efectua operațiuni de cabotaj. Prin urmare, este oportun ca Uniunea să adopte măsuri de urgență temporare și limitate în timp pentru a atenua astfel de efecte potențial perturbatoare pentru conectivitatea dintre Uniune și Regatul Unit.

Prezenta propunere are așadar obiectivul de a stabili măsuri temporare pentru a reglementa transportul rutier de mărfuri, precum și furnizarea de servicii regulate și de servicii regulate speciale de transport de persoane între Uniune, pe de o parte, și Regatul Unit, pe de altă parte, după încheierea perioadei de tranziție menționate la articolul 126 din Acordul de retragere (articolul 1). Aceste măsuri sunt menite să mențină conectivitatea de bază pentru o perioadă de timp strict limitată (articolul 2).

Gibraltarul nu este inclus în domeniul de aplicare teritorială a prezentului regulament, iar referirile la Regatul Unit nu includ Gibraltarul.

În primul rând (articolul 3), regulamentul propus prevede acordarea unilaterală de drepturi de transport bilateral operatorilor de transport rutier de mărfuri stabiliți în Regatul Unit, astfel încât aceștia să poată continua să transporte mărfuri între teritoriul lor și Uniune.

Propunerea de regulament prevede, de asemenea (articolul 4), acordarea unilaterală de drepturi operatorilor de transport cu autobuzul și autocarul stabiliți în Regatul Unit pentru transportul bilateral de persoane cu autocarul și autobuzul, în cadrul serviciilor regulate sau al serviciilor regulate speciale, astfel încât aceștia să poată continua să transporte persoane între teritoriul lor și Uniune. Regulamentul prevede, de asemenea, acordarea unilaterală de drepturi de îmbarcare și debarcare a pasagerilor în regiunea de frontieră a Irlandei în cursul serviciilor internaționale regulate și al serviciilor internaționale regulate speciale între Irlanda și Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord.

Drepturile acordate operatorilor de transport rutier din Regatul Unit sunt condiționate de respectarea legislației pertinente a Uniunii aplicabile operatorilor de transport rutier de mărfuri și de persoane (articolul 6) și de acordarea de drepturi echivalente de către Regatul Unit operatorilor de transport rutier din Uniune. Regulamentul propus prevede un mecanism (articolul 7) menit să asigure faptul că drepturile de care beneficiază operatorii de transport rutier din Uniune în Regatul Unit sunt echivalente cu cele acordate operatorilor de transport rutier din Regatul Unit în temeiul regulamentului propus. În caz contrar, Comisia este împuternicită să adopte măsurile necesare pentru a remedia situația prin intermediul unor acte delegate, inclusiv limitarea capacității admisibile disponibile pentru operatorii de transport rutier din Regatul Unit sau a numărului de deplasări sau a ambelor. Evaluarea nivelului de echivalență și adoptarea de măsuri corective de către Comisie nu sunt legate exclusiv de o corespondență formală strictă între cele două ordini juridice; acest lucru se datorează diferențelor semnificative dintre piețele respective și dorinței de a evita o abordare bazată pe simpla echivalare automată care, în cele din urmă, s-ar putea dovedi contrară interesului Uniunii.

Regulamentul propus, deși urmărește să asigure temporar conectivitatea de bază pentru transportul rutier de mărfuri și de persoane, stabilește un mecanism flexibil menit să asigure

faptul că operatorii de transport rutier de mărfuri și operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune beneficiază de oportunități echitabile și egale de a concura cu operatorii de transport rutier de mărfuri și cu operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Regatul Unit. Condițiile de concurență echitabile impun ca, chiar și după încheierea perioadei de tranziție, Regatul Unit să continue să aplice standarde suficient de ridicate și comparabile în domeniul transportului rutier de mărfuri și de persoane în ceea ce privește: concurența loială, inclusiv reglementarea cartelurilor, abuzul de poziție dominantă și fuziunile; interzicerea subvențiilor guvernamentale nejustificate; protecția lucrătorilor și un nivel ridicat de siguranță rutieră; protecția mediului; siguranță și securitate, sau acordarea de licențe operatorilor de transport rutier sau calificarea, formarea și controalele medicale pentru conducătorii auto profesioniști. În plus, trebuie asigurat faptul că operatorii de transport rutier din Uniune nu sunt discriminați în Regatul Unit, *de jure* sau *de facto*. Regulamentul propus impune așadar Comisiei (articolul 8) sarcina de a monitoriza condițiile de concurență dintre operatorii de transport rutier din Uniune, pe de o parte, și operatorii de transport rutier din Regatul Unit, pe de altă parte, și o împuternicește să adopte măsurile necesare, prin intermediul unor acte delegate, pentru a se asigura că aceste condiții rămân echitabile în orice moment.

Sunt prevăzute procedurile necesare pentru a permite statelor membre și Comisiei să verifice dacă operatorii de transport rutier din Regatul Unit care transportă mărfuri sau persoane în temeiul prezentului regulament sunt autorizați sau certificați în conformitate cu standardele relevante, dacă sunt respectate toate actele legislative relevante de la nivel național și de la nivelul Uniunii și dacă drepturile acordate nu sunt depășite.

Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 acoperă deja secțiunea deplasării dintre un stat membru și o țară terță efectuată pe teritoriul oricărui stat membru tranzitat. Este necesar să se asigure că aceste regulamente se aplică, de asemenea, secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de încărcare sau descărcare pentru transportul de mărfuri și secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul statului membru de îmbarcare sau de debarcare a pasagerilor pentru serviciile de transport cu autocarul și autobuzul (articolul 9). Această extindere a domeniului de aplicare va asigura faptul 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 serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul.

Se prevede în mod explicit faptul că statele membre nu trebuie să negocieze și nici să încheie acorduri bilaterale în domeniul transportului rutier cu Regatul Unit cu privire la aspecte care intră sub incidența prezentului regulament și că acestea nu trebuie să acorde în alt mod operatorilor de transport rutier din Regatul Unit alte drepturi decât cele acordate în temeiul prezentului regulament (articolul 5). Cu toate acestea, autoritățile competente ale părților vor putea coopera, atunci când este necesar, pentru punerea în aplicare corectă a regulamentului (articolul 10), astfel încât gestionarea serviciilor de transport rutier de mărfuri și de transport cu autocarul și autobuzul care vor continua să fie furnizate după 31 decembrie 2020 să fie perturbată cât mai puțin posibil.

Articolul 11 prevede normele privind exercitarea delegării de competențe conferite Comisiei în vederea adoptării de acte delegate pentru a asigura faptul că drepturile de care beneficiază operatorii de transport rutier din Uniune în Regatul Unit sunt echivalente cu cele acordate operatorilor de transport rutier din Regatul Unit și că transportatorii din Uniune nu sunt discriminați în Regatul Unit.

Articolul 12 prevede că prezentul regulament începe să se aplice la data încheierii perioadei de tranziție prevăzute în Acordul de retragere, în cazul în care până la data respectivă nu a intrat în vigoare un acord privind transportul rutier cu Regatul Unit, și încetează să se aplice cel târziu la 30 iunie 2021. Regulamentul va înceta să se aplice la o dată anterioară, în cazul în care un acord privind transportul rutier cu Regatul Unit intră în vigoare sau se aplică cu titlu provizoriu, după caz, înainte de această dată. 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 Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord, regulamentul încetează, de asemenea, să se aplice la o dată anterioară pentru dispozițiile referitoare la transportul rutier de persoane, în cazul în care Protocolul la Acordul Interbus referitor la serviciile internaționale regulate și serviciile internaționale regulate speciale de transport de persoane cu autocarul și autobuzul intră în vigoare pentru Uniune și pentru Regatul Unit.

Prezentul act face parte dintr-un pachet de măsuri adoptate de Comisie.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere de regulament este concepută ca o *lex specialis* care abordează unele dintre consecințele care decurg din faptul că normele Uniunii care reglementează transportul rutier de mărfuri și transportul rutier de persoane cu autobuzul și autocarul, în special Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, nu se vor mai aplica transportului rutier de mărfuri și de persoane între Regatul Unit, pe de o parte, și Uniune, pe de altă parte. Dispozițiile propuse sunt limitate la ceea ce este necesar pentru evitarea unor perturbări disproporționate în acest sens. De asemenea, dispozițiile propuse sunt menite să se aplica numai pentru o perioadă limitată de timp. Prin urmare, prezenta propunere este pe deplin coerentă cu legislația existentă, în special cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și cu Regulamentul (CE) nr. 1073/2009.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere completează normele Uniunii care reglementează transportul rutier de mărfuri, și anume Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, și normele Uniunii care reglementează serviciile internaționale de transport cu autocarul și autobuzul, și anume Regulamentul (CE) nr. 1073/2009. Scopul și contextul specific al prezentului regulament, precum și caracterul său unilateral, impun o abordare restrictivă în ceea ce privește acordarea drepturilor, precum și dispoziții specifice menite să mențină egalitatea de drepturi și condiții de concurență echitabile.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritate**

Articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 conferă Uniunii competența pentru acordurile relevante cu țări terțe. În absența unui astfel de acord, prezentul act propus vizează stabilirea unei conectivități de bază, sub rezerva acordării de către Regatul Unit a unor drepturi echivalente. Această conectivitate ar fi asigurată în mod egal pentru traficul către și din toate punctele din

Uniune, evitând astfel distorsiunile pe piața internă. Prin urmare, este necesar să se ia măsuri la nivelul Uniunii, iar rezultatul nu ar putea fi realizat prin acțiuni la nivelul statelor membre.

- **Proportionalitate**

Regulamentul propus este considerat proporțional, deoarece face posibilă evitarea perturbărilor disproporționate într-un mod care asigură, de asemenea, condiții egale de concurență pentru operatorii de transport rutier din Uniune. Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului său. Este vorba, în special, de condițiile în care sunt conferite drepturile relevante, care se referă, printre altele, la necesitatea ca Regatul Unit să confere drepturi echivalente și la concurența loială, precum și de limitarea în timp a regimului.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul reglementează aspecte strâns legate de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și de Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 și urmărește, la fel ca aceste regulamente, să asigure condiții de concurență pe deplin armonizate, acesta trebuie să ia forma unui regulament. De asemenea, acest instrument răspunde cel mai bine urgenței situației/contextului, deoarece timpul disponibil înainte de încheierea perioadei de tranziție (în absența unui acord privind transportul rutier de mărfuri și de persoane aplicabil până la data respectivă) este prea scurt pentru a permite transpunerea dispozițiilor cuprinse într-o directivă.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificarea adecvării legislației existente**

Nu se aplică din cauza naturii temporare, excepționale și punctuale a evenimentului pentru care este necesară prezenta propunere, care nu are legătură cu obiectivele legislației existente.

- **Consultări cu părțile interesate**

Provocările generate de negocierile în vederea unui acord între Uniune și Regatul Unit și soluțiile posibile au fost aduse în discuție de diverse părți interesate și de reprezentanți ai statelor membre.

Faptul că perioada de tranziție stabilită în Acordul de retragere se încheie la 31 decembrie 2020, necesitatea pregătirii pentru schimbări inevitabile de la 1 ianuarie 2021 și posibilele măsuri suplimentare care urmează să fie avute în vedere în cazul în care nu se ajunge la un acord au fost discutate cu reprezentanții statelor membre și cu diverse părți interesate din domeniul transportului rutier în contextul reuniunilor transversale și specifice care au avut loc la Bruxelles și în statele membre.

O temă comună a opiniilor prezentate a fost necesitatea unei intervenții la nivel de reglementare pentru a menține un anumit grad de conectivitate în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri și de persoane. În ceea ce privește accesul la piața transportului rutier de mărfuri și de persoane din Uniune, părțile interesate nu sunt în măsură să ia propriile măsuri de urgență pentru a atenua impactul negativ pe care l-ar avea eventuala absență a unui acord de parteneriat.

Mai multe state membre au subliniat în mod special necesitatea de a adopta măsuri de urgență la nivelul UE pentru a asigura conectivitatea de bază între Uniune, pe de o parte, și Regatul Unit, pe de altă parte, în cazul absenței unui acord care să reglementeze transportul rutier de

mărfuri și de persoane. Acestea au subliniat faptul că sistemul multilateral de contingente al CEMT nu reprezintă o opțiune alternativă suficientă și adecvată, având în vedere limitările cantitative și calitative ale acestuia.

S-a subliniat, de asemenea, faptul că Acordul Interbus acoperă numai serviciile ocazionale și că nu există nicio opțiune alternativă adecvată pentru serviciile regulate și serviciile regulate speciale, întrucât nu se preconizează că Protocolul la Acordul Interbus privind serviciile regulate și serviciile regulate speciale de transport de persoane va intra în vigoare în timp util pentru Uniune și pentru Regatul Unit. A fost subliniată, de asemenea, nevoia specială de servicii transfrontaliere de transport cu autocarul și autobuzul între Irlanda și Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord.

Aceste observații au fost luate în considerare în mod corespunzător la pregătirea propunerii.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Mai multe formulare de evaluare a consecințelor retragerii Regatului Unit pentru sectorul transportului rutier au fost transmise Comisiei de către părțile interesate relevante.

Aceste evaluări concluzionează că singura opțiune disponibilă în sectorul transportului rutier de mărfuri, și anume sistemul multilateral de contingente al Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT), ar fi inadecvată pentru a acoperi nevoile sectorului. Lipsa autorizațiilor disponibile pentru 2021 ar putea cauza perturbări semnificative, iar fluxul bilateral de mărfuri și de persoane pe cale rutieră ar putea să nu mai fie acoperit în totalitate. Peste 80 % din operațiunile de transport rutier de mărfuri dintre Regatul Unit și Uniune sunt efectuate în prezent de transportatori stabiliți în Uniune. Este în interesul Uniunii să prevadă un cadru care să nu restricționeze în mod nejustificat operațiunile bilaterale de transport rutier de mărfuri.

Părțile interesate au insistat, de asemenea, asupra necesității de a asigura continuitatea serviciilor regulate și a serviciilor regulate speciale de transport cu autocarul și autobuzul între Uniune și Regatul Unit.

- **Evaluarea impactului**

Nu este necesară o evaluare a impactului, având în vedere caracterul excepțional al situației și nevoile limitate ale perioadei în care este pusă în aplicare schimbarea statutului Regatului Unit. Nu sunt disponibile alte opțiuni de politică, diferite din punct de vedere material și juridic de cea propusă.

- **Drepturi fundamentale**

Prezenta propunere nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu se aplică.

Propunere de

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 menționate 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,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord („Regatul Unit”) din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice („Acordul de retragere”)³ a fost încheiat de Uniune prin Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului⁴ și a intrat în vigoare la 1 februarie 2020. Perioada de tranziție menționată la articolul 126 din Acordul de retragere, în cursul căreia legislația Uniunii continuă să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în conformitate cu articolul 127 din acordul respectiv, se încheie la 31 decembrie 2020. La data de 25 februarie 2020, Consiliul a adoptat Decizia (UE, Euratom) 2020/266 de autorizare a începerii negocierilor cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord pentru un nou acord de parteneriat⁵. 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 intra 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 C , [...], p. .

² JO C , [...], p. .

³ JO L 29, 31.1.2020, p. 7.

⁴ 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).

⁵ 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 legislația Uniunii în privința accesului pe piață, instituite prin Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁶ și prin Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁷, ar 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 va fi grav perturbat.
- (4) Gibraltarul nu este inclus în domeniul de aplicare teritorială a prezentului regulament, iar referirile la Regatul Unit nu includ Gibraltarul.
- (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.
- (6) Se preconizează că vor apărea perturbări grave, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică, și în contextul serviciilor de transport rutier de persoane. După încheierea perioadei de tranziție, Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocare și autobuze (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. 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 la încheierea perioadei de tranziție. A fost negociat un protocol la Acordul Interbus referitor la serviciile regulate și serviciile regulate speciale de transport de persoane 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

⁶ 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).

⁷ 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).

conferite trebuie să fie condiționate de acordarea de drepturi echivalente și să fie supuse unor condiții care să asigure concurența loială.

- (8) Serviciile transfrontaliere de transport cu autocarul și autobuzul între Irlanda și Regatul Unit în ceea ce privește 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 trebuie 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 Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord.
- (9) Pentru a reflecta caracterul lor temporar, și fără a stabili un precedent, setul de măsuri prevăzute de prezentul regulament trebuie să se aplice pe o perioadă scurtă de timp. În ceea ce privește operațiunile de transport rutier de mărfuri, limitarea în timp este introdusă în vederea unor posibile măsuri pentru a asigura conectivitatea de bază în sistemul CEMT, fără a 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, limitarea în timp este prevăzută pentru a permite intrarea în vigoare a Protocolului la Acordul Interbus referitor la serviciile regulate și serviciile regulate speciale și aplicarea acestuia în cazul Regatului Unit, fie prin ratificarea lui de către Regatul Unit, fie prin aderarea Regatului Unit la protocolul respectiv, fără a aduce atingere unui posibil viitor acord în domeniu între Uniune și Regatul Unit.
- (10) În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul 5 din TUE, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (11) Având în vedere urgența impusă de încheierea perioadei de tranziție menționate mai sus, este 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 Uniune, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (12) Prezentul regulament trebuie să intre în vigoare în regim de urgență și să se aplice din ziua următoare încheierii perioadei de tranziție prevăzute în Acordul de retragere, cu excepția cazului în care până la acea dată intră în vigoare un acord privind transportul rutier încheiat cu Regatul Unit. Prezentul regulament trebuie să înceteze să se aplice de la data intrării în vigoare sau de la data aplicării provizorii a unui acord internațional privind 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 Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord, dreptul de a furniza servicii regulate și servicii regulate speciale de transport cu autocarul și autobuzul trebuie 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 trebuie, în orice caz, să înceteze să se aplice la data de 30 iunie 2021.
- (13) 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 trebuie delegată Comisiei,

pentru a restabili echivalența 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, ca și pentru a remedia cazurile de concurență neloială în detrimentul operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune și al operatorilor de servicii de transport cu autobuzul și autocarul din Uniune.

- (14) Actele delegate trebuie să respecte principiul proporționalității și, prin urmare, dispozițiile lor trebuie să fie proporționale cu problemele care ar decurge din neacordarea unor drepturi echivalente sau din existența unor condiții concurențiale neloiale. Suspendarea aplicării prezentului regulament trebuie avută în vedere de către Comisie numai în cazurile cele mai grave, atunci când nu sunt acordate drepturi echivalente de către Regatul Unit pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune sau pentru operatorii de servicii de transport cu autocarul și autobuzul din Uniune, atunci când drepturile 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.
- (15) Atunci când adoptă actele delegate, 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 legiferare⁸. 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. Este necesar să se asigure că niciun astfel de act delegat nu afectează în mod nejustificat buna funcționare a pieței interne.
- (16) 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 trebuie 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*

⁸ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(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 al Marii Britanii și Irlandei de Nord (denumit în continuare „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 Consiliului⁹;
 - (b) în contextul transportului de persoane, un autobuz sau autocar;
- (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) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul de pe teritoriul Regatului Unit către teritoriul Regatului Unit, cu tranzit prin teritoriul Uniunii;
 - (c) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele (a) și (b);
- (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);

⁹ 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).

- (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 Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord;
- (4) „regiunea de frontieră a Irlandei” înseamnă comitatele din Irlanda care se învecinează cu frontiera terestră dintre Irlanda și Regatul Unit în ceea ce privește 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 lege care reglementează următoarele acțiuni, în cazul în care acestea ar putea afecta serviciile de transport rutier de mărfuri sau serviciile de transport cu autocarul și autobuzul:
- (a) acțiuni care constau 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:
 - (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 în cazul 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; și
 - (b) vehiculele utilizate sunt 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 întreprinderii 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, 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, trebuie respectate 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 Consiliului¹⁰;
- (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 Consiliului¹¹;
- (c) în legătură cu tahografele în transportul rutier, cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului¹²;
- (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 Consiliului¹³;
- (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 Consiliului¹⁴;
- (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 Consiliului¹⁵;
- (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 Consiliului¹⁶;
- (h) în privința detașării lucrătorilor, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷;

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

- (i) în ceea ce privește drepturile pasagerilor, cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸.

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 alineatele (1) și (2) 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 alineatele (1) și (2) 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

¹⁸ 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).

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 legislația Uniunii sau, în absența unor dispoziții relevante în legislația 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 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;
- (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 Consiliului¹⁹ 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).

¹⁹ 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).

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.
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 conformitate 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 intră în vigoare un acord internațional privind transportul rutier încheiat între Uniune și Regatul Unit.

3. Prezentul regulament încetează să se aplice de la data intrării în vigoare sau, după caz, de la data aplicării provizorii a unui acord internațional privind 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 de 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