



Bruxelles, 20 decembrie 2018  
(OR. en)

15843/18

---

**Dosar interinstituțional:  
2018/0436 (COD)**

---

**TRANS 673  
SOC 803  
EMPL 605  
MI 1035  
COMPET 902  
CODEC 2433  
PREP-BXT 67**

**PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	20 decembrie 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 895 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune care asigură conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri cu privire la retragerea Regatului Unit al Mării Britanii și Irlandei de Nord din Uniune

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 895 final.

---

Anexă: COM(2018) 895 final



Bruxelles, 19.12.2018  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind normele comune care asigură conectivitatea de bază a transportului rutier de  
mărfuri cu privire la retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din  
Uniune**

(Text cu relevanță pentru SEE)

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

#### • Motivele și obiectivele propunerii

La 29 martie 2017, Regatul Unit și-a notificat intenția de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Aceasta înseamnă că, în cazul în care Acordul de retragere<sup>1</sup> nu este ratificat, dreptul primar și dreptul secundar ale Uniunii vor înceta să se aplice Regatului Unit începând cu 30 martie 2019 (denumită în continuare „data retragerii”). Regatul Unit va deveni, din acel moment, țară terță.

În cadrul Uniunii, libertatea operatorilor de transport rutier de mărfuri din statele membre (operatori de transport rutier de mărfuri din Uniune) de a asigura transportul rutier internațional de mărfuri este reglementată în principal în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009<sup>2</sup>, care stabilește normele comune pentru accesul la ocupația de operator de transport rutier și, respectiv, pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.

În absența unui acord de retragere, serviciile de transport rutier de mărfuri între Regatul Unit și statele membre ar înceta să fie reglementate de regulamentele menționate din momentul retragerii. Acest lucru ar duce la pierderea valabilității licențelor comunitare eliberate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri până la data retragerii și, prin urmare, la pierderea accesului pe piața transportului rutier de mărfuri din Uniune pentru deținătorii unor astfel de licențe. În mod similar, operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniunea Europeană, pe baza licențelor comunitare existente, ar pierde, de asemenea, accesul automat la piața transportului rutier de mărfuri din Regatul Unit.

Prin urmare, în absența unui acord de retragere, începând cu 30 martie 2019, nu ar exista niciun temei în dreptul Uniunii pentru prestarea de servicii de transport rutier de mărfuri între Regatul Unit și statele membre de către operatorii de transport rutier de mărfuri. Sistemul de cote multilaterale al Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) va deveni singurul cadru juridic pe baza căruia continuarea acestor servicii s-ar putea baza, sub rezerva deținerii unei autorizații din partea CEMT. Un vehicul dotat cu permis CEMT poate transporta mărfuri între oricare dintre cele 43 de țări participante la sistem, între care 26 din statele membre ale UE-27 (toate statele, cu excepția Ciprului), Regatul Unit și alte 16 țări. În urma unei operațiuni de transport internațional de mărfuri din țara de înmatriculare a vehiculului în altă țară participantă la CEMT, până la trei operațiuni în care țara de înregistrare nu este implicată sunt posibile înainte ca vehiculul să se întoarcă în țara în care este înmatriculat.

Numărul de permise CEMT este limitat pentru fiecare stat membru și sunt distribuite la nivel național de către autoritățile competente din fiecare stat membru. Permisele pentru 2019 au fost deja distribuite, iar numărul lor nu poate fi mărit în termen scurt. Cotele CEMT sunt stabilite anual și orice modificări ale numărului de permise alocate unei țări CEMT trebuie să fie convenite în unanimitate de toate țările participante la CEMT.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> 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.

De exemplu, în 2019 vor exista permise anuale pentru 23 252 de vehicule înmatriculate în UE-27. În plus, vor exista 984 de permise anuale pentru Regatul Unit și 23 472 de permise anuale pentru vehicule din alte țări participante la sistem. Luând în considerare volumele de servicii de transport rutier de mărfuri și de mărfuri transportate pe cale rutieră între Regatul Unit și statele membre (aproximativ 50 milioane de tone în 2017; aproximativ 30 de milioane de tone din UE-27 către Regatul Unit și aproximativ 20 milioane de tone din Regatul Unit către UE-27), este evident că dependența exclusivă de sistemul de cote CEMT nu constituie în prezent o soluție adecvată pentru a asigura conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri imediat după data retragerii în absența unui acord de retragere. Uniunea și statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a asigura disponibilitatea unui număr adecvat de autorizații în cadrul sistemului CEMT, astfel încât să se asigure conectivitatea de bază.

Transportul rutier de mărfuri între Regatul Unit și statele membre este aproape în întregime în mâinile operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit și din Uniune. Pierderea de către operatorii respectivi a dreptului lor de a furniza transport rutier de mărfuri între Regatul Unit și statele membre ar duce, prin urmare, la perturbări grave, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică.

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 conectivitate.

În Comunicarea sa intitulată „Pregătirea pentru retragerea Regatului Unit din Uniunea Europeană din 30 martie 2019: un plan de contingență” din 13 noiembrie 2018<sup>3</sup>, Comisia și-a anunțat intenția de a propune o serie de măsuri de urgență pentru a aborda posibilitatea ca Regatul Unit să se retragă din Uniune fără un acord de retragere. În ceea ce privește transportul rutier în cadrul prezentei comunicări, Comisia a subliniat că permisele CEMT nu ar face posibil decât un trafic considerabil redus între Uniune și Regatul Unit în comparație cu nivelurile existente.

Consiliul European (articolul 50) și-a reiterat, la 13 decembrie 2018, solicitarea de a se depune mai multe eforturi, la toate nivelurile, în materie de pregătire pentru consecințele retragerii Regatului Unit, avându-se în vedere toate rezultatele posibile. Prezentul act face parte dintr-un pachet de măsuri adoptate de Comisie ca răspuns la solicitarea menționată.

Prin urmare, obiectivul prezentei propuneri este de a stabili măsuri temporare care să reglementeze transportul rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit, ca urmare a retragerii acestuia din Uniune (articolul 1). Aceste măsuri sunt menite să mențină conectivitatea de bază pentru o perioadă de timp strict limitată (articolul 9).

În primul rând (articolul 3), regulamentul propus prevede acordarea unilaterală de drepturi pentru transportul bilateral către operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit, astfel încât aceștia să poată continua să transporte mărfuri între teritoriile respective.

Drepturile acordate operatorilor de transport rutier de marfă din Regatul Unit fac obiectul legislației relevante a Uniunii aplicabile transportului rutier de mărfuri (articolul 4) și drepturilor echivalente acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune. Propunerea de regulament stabilește un mecanism (articolul 5) pentru a se asigura că drepturile de care se bucură operatorii din Uniune de transport rutier de mărfuri în Regatul Unit sunt echivalente cu cele acordate operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit în temeiul regulamentul propus. În caz contrar, Comisia este împuternicită să adopte

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final

măsurile necesare pentru a remedia situația prin intermediul unor acte delegate, inclusiv prin limitarea capacității admisibile disponibile pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau a numărului de călătorii sau a ambelor. Evaluarea nivelului de echivalență și adoptarea de măsuri corective de către Comisie nu sunt legate exclusiv de o corespondență strictă și formală între cele două sisteme juridice; acest lucru este datorat diferențelor semnificative dintre piețele respective și este de dorit pentru a se evita o abordare mecanică tip „reflectare în oglindă” — care ar putea, în cele din urmă, să fie în contradicție cu interesul Uniunii.

Regulamentul propus, deși are scopul de a asigura temporar conectivitatea de bază pentru transportul rutier de mărfuri, stabilește un mecanism flexibil pentru a garanta că operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune se bucură de șanse egale și echitabile pentru a concura cu operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit, după ce Regatul Unit nu se va mai supune dreptului Uniunii. Principiul concurenței echitabile impune ca, chiar și după retragere, Regatul Unit să continue să aplice standarde suficient de înalte și comparabile în domeniul transportului rutier de mărfuri 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; siguranța și securitatea în privința acordării de licențe operatorilor de transport rutier de mărfuri sau a calificării, formării și controalelor medicale pentru conducătorii auto profesioniști. În plus, trebuie să se asigure că transportatorii din Uniune nu sunt discriminați în Regatul Unit, *de iure* sau *de facto*. Prin urmare, prin regulamentul propus, Comisia este însărcinată (articolul 6) să monitorizeze condițiile de concurență între operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune și din Regatul Unit și este împuternicită să adopte măsurile necesare, prin intermediul unor acte delegate, pentru a se asigura că respectivele condiții rămân în permanență uniforme.

Procedurile necesare sunt stabilite astfel încât să permită statelor membre și Comisiei să verifice dacă operatorii de transport rutier de mărfuri care transportă mărfuri în Uniune în temeiul prezentului regulament sunt autorizați sau certificați de Regatul Unit în conformitate cu standardele relevante, că sunt respectate toate actele legislative relevante la nivel național și la nivelul Uniunii și că drepturile acordate nu sunt depășite.

Se prevede în mod explicit faptul că statele membre nu trebuie să negocieze sau să încheie acorduri bilaterale de transport rutier de mărfuri cu Regatul Unit în legătură cu problemele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și să nu acorde în alt mod operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit, în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri, alte drepturi decât cele acordate în temeiul prezentului regulament (articolul 3). Cu toate acestea, autoritățile competente respective vor putea coopera, după cum este necesar, pentru buna punere în aplicare a regulamentului (articolul 7), pentru a reduce la minimum posibil perturbarea gestionării serviciilor de transport rutier de mărfuri care va fi asigurată în continuare sub egida acestuia, după retragerea Regatului Unit.

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

Prezenta propunere de regulament vizează o *lex specialis* care ar aborda unele dintre consecințele care decurg din faptul că normele Uniunii care reglementează transportul rutier de mărfuri, în special Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, nu se vor mai aplica transportului rutier de mărfuri între Regatul Unit și celelalte state membre, începând cu retragerea Regatului Unit și în absența unui acord de retragere. Termenii propuși sunt limitați în acest sens la strictul necesar, astfel încât să se evite perturbările disproporționate, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică. Aceștia sunt mențiți să fie aplicați numai pentru o perioadă de timp

limitată. Prin urmare, prezenta propunere este conformă pe deplin cu legislația existentă, în special cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere completează normele Uniunii care reglementează transportul rutier de mărfuri, în special Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. Scopul și contextul specific al prezentului regulament, precum și natura sa unilaterală, impun cu necesitate o abordare restrictivă a acordării drepturilor, precum și dispoziții specifice menite să păstreze egalitatea în drepturi și condiții de concurență echitabile.

## **2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA**

- **Temei juridic**

Temeiul juridic este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Acest articol furnizează temeiul pentru adoptarea legislației UE, în special prin prevederea: (i) normelor comune aplicabile transporturilor internaționale efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre [articolul 91 alineatul (1) litera (a) din TFUE]; și (ii) a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot să opereze servicii de transport în interiorul unui stat membru [articolul 91 alineatul (1) litera (b) din TFUE].

- **Subsidiaritate**

Articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prevede că Uniunea își rezervă competența de a încheia acorduri relevante cu țări terțe. În absența unui astfel de acord, respectivul act legislativ propus ar stabili o conectivitate de bază sub rezerva acordării de către Regatul Unit a unor drepturi echivalente. O astfel de conectivitate ar fi asigurată în mod egal pentru traficul către și dinspre toate punctele din Uniune, ceea ce evită distorsiunile pe piața internă. Prin urmare, acțiunea este indispensabilă la nivelul Uniunii, rezultatul neputând fi obținut prin acțiuni la nivelul statelor membre.

- **Proporționalitatea**

Propunerea de regulament este considerată proporțională deoarece este în măsură să evite perturbările disproporționate într-un mod care asigură, de asemenea, condiții egale de concurență pentru transportatorii rutieri de mărfuri din Uniune. Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv. Acesta este, în special, cazul condițiilor 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 la limitarea în timp a regimului.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul reglementează aspecte care sunt strâns legate de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și este destinat, la fel ca aceste regulamente, să asigure condiții de concurență pe deplin armonizate, acesta ar trebui să ia forma unui regulament. De asemenea, această formă răspunde cel mai bine caracterului urgent al situației/contextului, deoarece timpul disponibil înainte de retragere (fără încheierea unui acord de retragere) este prea scurt pentru a permite o transpunere a dispozițiilor incluse într-o directivă.

### **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Acestea nu sunt aplicabile din cauza caracterului excepțional, temporar și punctual al evenimentului care necesită această propunere care nu are legătură cu obiectivele legislației existente.

- **Consultări cu părțile interesate**

Diferitele părți interesate și reprezentanți ai statelor membre au adus în discuție provocările care decurg din retragerea Regatului Unit din UE și soluțiile posibile.

O temă comună a fost reprezentată de necesitatea unei intervenții de reglementare pentru a menține un anumit grad de conectivitate în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri. Cu privire la accesul pe piața transportului rutier de mărfuri din Uniune, părțile interesate nu sunt în măsură să ia propriile măsuri de urgență pentru a atenua impactul negativ al unei eventuale absențe a unui acord de retragere.

La 29 noiembrie 2018, Comisia a organizat un atelier UE-27 privind pregătirea în cadrul Grupului de lucru „articolul 50” al Consiliului, în cursul căruia reprezentanții statelor membre au subliniat, în special, necesitatea de a adopta măsuri de urgență la nivelul UE pentru a asigura conectivitatea de bază între UE-27 și Regatul Unit în cazul în care nu există un acord de retragere. În special, s-a subliniat faptul că sistemul de cote multilaterale CEMT nu reprezintă o alternativă suficientă și adecvată, date fiind limitările sale cantitative și calitative.

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

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Mai multe forme de evaluare a consecințelor retragerii Regatului Unit pentru sectorul transportului rutier de mărfuri au fost comunicate Comisiei de către părțile interesate relevante. Aceste evaluări concluzionează că singura alternativă disponibilă în sectorul transportului rutier de mărfuri, și anume sistemul de cote multilaterale al Conferinței Europene a Miniștrilor Transporturilor (CEMT), ar fi inadecvată pentru a acoperi nevoile sectorului. Lipsa de autorizații disponibile pentru 2019 (a se vedea mai sus) ar putea cauza perturbări semnificative, iar fluxul bilateral al mărfurilor pe cale rutieră (aproximativ 50 milioane de tone anual) poate să nu mai fie acoperit pe deplin. Peste 80 % din operațiunile de transport rutier de mărfuri între Regatul Unit și UE-27 sunt în prezent efectuate de transportatori de mărfuri stabiliți în UE-27. Este în interesul UE-27 să asigure un cadru care să nu restricționeze în mod nejustificat operațiunile bilaterale de transport rutier de mărfuri.

- **Evaluarea impactului**

Având în vedere caracterul excepțional al situației și nevoile limitate ale perioadei în care este pusă în aplicare modificarea statutului Regatului Unit, nu este necesară o evaluare a impactului. Nu există alte opțiuni politice diferite din punct de vedere material și juridic de cea propusă.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

#### **4. IMPLICAȚIILE BUGETARE**

Nu se aplică.

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile 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 cu privire la retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniune**

(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 European<sup>4</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>5</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Regatul Unit a prezentat, la 29 martie 2017, notificarea intenției sale de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Tratatul nu se vor mai aplica Regatului Unit de la data intrării în vigoare a acordului de retragere sau, în lipsa acestuia, la doi ani după notificare, adică de la 30 martie 2019, cu excepția cazului în care Consiliul European, în acord cu Regatul Unit, decide în unanimitate să extindă această perioadă.
- (2) Retragera Regatului Unit din Uniune ar pune capăt, în relația cu celelalte douăzeci și șapte state membre și în absența oricăror dispoziții speciale, tuturor drepturilor și obligațiilor care decurg din legislația Uniunii cu privire la accesul pe piață, astfel cum a fost instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>6</sup>.
- (3) Sistemul de cote multilaterale 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 după data retragerii. Cu toate acestea, din cauza numărului limitat de permise 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

---

<sup>4</sup> JO C , , p. .

<sup>5</sup> JO C , [...], p. .

<sup>6</sup> 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 (text cu relevanță pentru SEE) (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

inadecvat pentru a răspunde pe deplin nevoilor transportului rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit.

- (4) Prin urmare, pentru a se evita perturbări grave care ar decurge de aici, inclusiv în ceea ce privește ordinea publică, este necesar să se stabilească o serie temporară de măsuri care să permită operatorilor de transport rutier de mărfuri autorizați în Regatul Unit să transporte bunuri pe cale rutieră între teritoriul acestuia și celelalte douăzeci și șapte de state membre. Pentru a asigura un echilibru adecvat între Regatul Unit și celelalte state membre, drepturile astfel conferite ar trebui să fie condiționate de acordarea de drepturi echivalente și să fie supuse unor condiții care să asigure concurența loială.
- (5) Pentru a reflecta caracterul lor temporar, setul de măsuri ar trebui să fie limitat la o perioadă scurtă de timp, astfel încât să poată fi luate măsurile necesare pentru a asigura conectivitatea de bază în sistemul CEMT, fără a aduce atingere eventualei negocieri și intrării în vigoare a unui viitor acord care să acopere transportul rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit.
- (6) În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivului respectiv.
- (7) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în regim de urgență și să fie aplicat din ziua următoare datei la care tratatele încetează să se mai aplice pentru și în Regatul Unit, cu excepția cazului în care intră în vigoare până la acea dată un acord de retragere încheiat cu Regatul Unit.
- (8) În cazul în care acest lucru este necesar pentru a răspunde nevoilor pieței, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a restabili echivalența drepturilor acordate de Uniune operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit cu cele acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune și pentru a remedia cazurile de concurență neloială în detrimentul operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune. 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 legiferare. 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. Ar trebui să se asigure că niciun astfel de act delegat nu afectează în mod nejustificat buna funcționare a pieței interne.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

### *Articolul 1*

#### **Domeniul de aplicare**

Prezentul regulament stabilește măsuri temporare de reglementare a transportului rutier de mărfuri între Uniune și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord („Regatul Unit”) în urma retragerii acestuia din Uniune.

### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau un ansamblu de vehicule cuplate care să aibă cel puțin autovehiculul înmatriculat într-un stat membru, utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri. Vehiculul poate fi deținut de întreprindere, să fi fost achiziționat în rate sau să fi fost închiriat, cu condiția ca, în cel din urmă caz, să îndeplinească condițiile prevăzute de Directiva 2006/1/CE<sup>7</sup>;
- (2) „transport bilateral” înseamnă:
  - (a) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul al cărui punct de plecare și punct de destinație se află în teritoriul Uniunii și, respectiv, în teritoriul Regatului Unit, cu sau fără tranzit prin unul sau mai multe state membre sau țări terțe;
  - (b) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la litera (a);
- (3) „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;
- (4) „operator de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit” înseamnă o întreprindere stabilită în Regatul Unit, care este autorizată să efectueze transporturi rutiere de mărfuri și deține o licență valabilă în Regatul Unit;
- (5) „licență în Regatul Unit” înseamnă o licență eliberată de Regatul Unit în scopul transportului internațional de mărfuri, inclusiv în cel al transportului de mărfuri bilateral;
- (6) „legislația concurenței” înseamnă legislația care abordează următoarele acțiuni, în cazul în care acestea pot afecta serviciile de transport rutier de mărfuri:
  - (a) Acțiuni care constau în:
    - (i) acorduri între operatorii de transport rutier de mărfuri, decizii ale asociațiilor de operatori de transport rutier de mărfuri 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;
    - (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 punctelor (i) sau (ii), precum și
  - (b) concentrări între întreprinderi care împiedică în mod semnificativ concurența efectivă, în special ca rezultat al creării sau al consolidării unei poziții dominante;

---

<sup>7</sup> 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).

- (7) „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată unui operator de transport rutier de mărfuri 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 granturile, împrumuturile sau infuzia de capital, transferul potențial direct de fonduri, preluarea de datorii, cum ar fi garanțiile pentru împrumuturi, injecțiile de capital, dreptul de proprietate, protecția împotriva falimentului sau asigurarea;
  - (b) cele de mai sus sau ne colectarea veniturilor care, în mod normal, sunt exigibile;
  - (c) furnizarea de bunuri sau servicii, altele decât infrastructura generală, sau achiziționarea de bunuri sau servicii; sau
  - (d) efectuarea de plăți în contul unui mecanism de finanțare sau mandatarea sau însărcinarea unui organism privat să îndeplinească una sau mai multe funcții de tipul celor menționate la literele (a), (b) și (c) care, în mod normal, țin de competența guvernului și care, în practică, nu diferă efectiv de practicile urmate în mod normal de guverne.
- Se consideră că niciun beneficiu nu este conferit printr-o contribuție financiară efectuată de un guvern sau de un alt organism public în cazul în care un participant privat la piață determinat exclusiv de perspective de rentabilitate, în aceeași situație ca organismul public în cauză, ar fi efectuat aceeași contribuție financiară;
- (8) „autoritate independentă în materie de concurență” înseamnă o autoritate care este responsabilă cu aplicarea și asigurarea respectării legislației în materie de concurență, 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 externă și acționează în mod imparțial, iar
  - (c) deciziile autorității fac obiectul controlului jurisdicțional;
- (9) „discriminare” înseamnă diferențierea în orice fel și 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 în legătură cu tratamentul acestora de către autoritățile publice relevante pentru aceste servicii;
- (10) „teritoriul Uniunii”, înseamnă teritoriul statelor membre pe care se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în condițiile stabilite în tratatele menționate.

### *Articolul 3*

#### **Dreptul de a efectua transporturi bilaterale**

1. Operatorii de transport rutier din Regatul Unit pot, în condițiile prevăzute de prezentul regulament, să efectueze transporturi bilaterale.

2. Persoanele fizice sau juridice stabilite în Regatul Unit pot efectua transporturi bilaterale de următoarele tipuri, fără a fi necesară o licență în Regatul Unit în sensul articolului 2 alineatul (5):
- (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 unui ajutor 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, donate sau închiriate, produse, extrase, transformate sau reparate de aceasta;
    - (ii) transportul să servească la aducerea mărfurilor la întreprindere sau la expedierea de la această întreprindere, la deplasarea fie în interiorul întreprinderii, fie pentru necesitățile sale proprii în afara întreprinderii;
    - (iii) autovehiculele utilizate pentru astfel de transporturi să fie conduse de personalul angajat de întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în conformitate cu o obligație contractuală;
    - (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 a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri (12) și
    - (v) transportul să nu constituie decât o activitate auxiliară în cadrul ansamblului de activități desfășurate de întreprindere;
3. Statele membre nu negociază și nu încheie acorduri sau înțelegeri bilaterale cu Regatul Unit privind problemele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Fără a aduce atingere acordurilor multilaterale în vigoare, acestea nu acordă în alt mod operatorilor de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit alte drepturi în afara celor acordate în temeiul prezentului regulament.

#### *Articolul 4*

#### **Norme sociale și norme tehnice**

În cursul transporturilor bilaterale, 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 Consiliului<sup>8</sup>;
- (b) în ceea ce privește anumite dispoziții din legislația socială referitoare la transportul rutier, cerințele din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>9</sup>;
- (c) în legătură cu tahografele în transportul rutier, cerințele din Regulamentul (CE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>10</sup>;
- (d) 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 Consiliului<sup>11</sup>;
- (e) în ceea ce privește instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite vehicule rutiere, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 92/6/CE a Consiliului<sup>12</sup>;
- (f) în ceea ce privește utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de reținere pentru copii în vehicule, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 91/671/CE a Consiliului<sup>13</sup>;
- (g) în privința detașării lucrătorilor, cerințele stabilite de statele membre în conformitate cu Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>14</sup>.

## *Articolul 5*

### **Echivalența drepturilor**

1. Comisia monitorizează drepturile acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune și condițiile pentru exercitarea acestora.

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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 aparatul 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).

<sup>11</sup> 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. 5.

<sup>12</sup> 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 057, 2.3.1992, p. 27).

<sup>13</sup> Directiva 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.

<sup>14</sup> 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.

2. În cazul în care stabilește că drepturile acordate de Regatul Unit operatorilor de transport rutier de mărfuri din Uniune nu sunt, *de jure sau de facto*, echivalente cu cele acordate operatorilor de transport rutier de mărfuri 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, Comisia poate, pentru a restabili echivalența, prin intermediul unor acte delegate:
- (a) să stabilească limite ale capacității admisibile disponibile pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau pentru numărul de călătorii sau pentru ambele;
  - (b) să suspende aplicarea prezentului regulament sau
  - (c) să adopte orice alte măsuri adecvate.

#### *Articolul 6*

#### **Concurența loială**

1. Comisia monitorizează condițiile în care operatorii de transport rutier de mărfuri din Uniune concurează cu operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit pentru furnizarea de servicii de transport rutier de mărfuri reglementate prin prezentul regulament.
2. În cazul în care constată că, în urma oricăreia dintre situațiile menționate la alineatul (3), condițiile menționate sunt semnificativ mai puțin favorabile decât cele de care se bucură operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit, Comisia poate, pentru a remedia această situație, prin intermediul unor acte delegate:
  - (a) să stabilească limite ale capacității admisibile disponibile pentru operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit sau pentru numărul de călătorii sau pentru ambele;
  - (b) să suspende aplicarea prezentului regulament sau
  - (c) să adopte orice alte măsuri adecvate.
3. În conformitate cu alineatul (2), pot fi adoptate acte delegate 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 legislația în domeniul concurenței;
  - (c) nerespectarea de către Regatul Unit a obligației de a înființa sau de a menține o autoritate independentă în materie de concurență;
  - (d) aplicarea de către Regatul Unit a unor standarde în ceea ce privește protecția lucrătorilor, siguranța, securitatea sau mediul sau privind acordarea de licențe operatorilor de transport rutier de marfă sau calificarea, formarea și controalele medicale pentru șoferii profesioniști 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 norme de impozitare și taxare rutieră care se abat de la normele prevăzute în Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>15</sup> și
  - (f) orice formă de discriminare împotriva operatorilor de transport rutier de mărfuri 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 de transport rutier de mărfuri. În cazul în care autoritățile competente din Regatul Unit sau operatorii de transport rutier de mărfuri din Regatul Unit nu furnizează informațiile solicitate în termenul rezonabil stabilit de Comisie sau furnizează informații incomplete, Comisia poate proceda în conformitate cu alineatul (2).

#### *Articolul 7*

##### **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) sau orice alte informații relevante pentru punerea în aplicare a articolului 5 și a articolului 6 din prezentul regulament.

#### *Articolul 8*

##### **Exercitarea competențelor delegate**

1. Înainte de adoptarea unui act delegat în temeiul articolului 5 alineatul (2) sau al articolului 6 alineatul (2), Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016\*.
2. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

#### *Articolul 9*

##### **Intrarea în vigoare și aplicarea**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică din ziua următoare datei la care tratatele încetează să se aplice Regatului Unit în temeiul articolului 50 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană.

Cu toate acestea, prezentul regulament nu se aplică dacă până la data respectivă a intrat în vigoare un acord de retragere cu Regatul Unit, în conformitate cu articolul 50 alineatul (2) din Tratatul privind Uniunea Europeană.

---

<sup>15</sup> 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.

Prezentul regulament se aplică până la 31 decembrie 2019.

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*