

REGOLAMENTO (UE) 2019/501 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 25 marzo 2019****recante norme comuni che garantiscono i collegamenti di base per il trasporto di merci su strada e di passeggeri su strada in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017 il Regno Unito ha notificato la propria intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea (TUE). I trattati cesseranno di essere applicabili al Regno Unito a decorrere dalla data di entrata in vigore di un accordo di recesso o, in mancanza di tale accordo, due anni dopo la notifica, vale a dire a decorrere dal 30 marzo 2019, salvo che il Consiglio europeo, d'intesa con il Regno Unito, decida all'unanimità di prorogare tale termine.
- (2) Il recesso del Regno Unito dall'Unione porrebbe fine, per quanto riguarda il rapporto con i ventisette restanti Stati membri e in assenza di disposizioni speciali, a tutti i diritti e gli obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di accesso al mercato stabiliti dal regolamento (CE) n. 1072/2009 ⁽³⁾ e dal regolamento (CE) n. 1073/2009 ⁽⁴⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio.
- (3) Il sistema multilaterale di quote della Conferenza europea dei ministri dei Trasporti (CEMT) è l'unico altro quadro giuridico disponibile che potrebbe fungere da base per il trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito dopo la data del recesso. Tuttavia, a causa del numero limitato di autorizzazioni attualmente disponibili nell'ambito del sistema CEMT e del suo ambito di applicazione limitato per quanto riguarda la tipologia delle operazioni di trasporto su strada contemplate, detto sistema è attualmente inadeguato a soddisfare pienamente le esigenze del trasporto di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito.
- (4) Al fine di evitare le gravi perturbazioni che ne conseguirebbero, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, è pertanto necessario istituire una serie di misure temporanee che consentano ai trasportatori di merci su strada e agli operatori di servizi a mezzo autobus in possesso di licenza del Regno Unito di trasportare merci e passeggeri su strada tra il territorio di quest'ultimo e il territorio dei ventisette restanti Stati membri, o dal territorio del Regno Unito al territorio di quest'ultimo transitando per uno o più Stati membri. Al fine di garantire il corretto equilibrio tra il Regno Unito e i restanti Stati membri, i diritti così conferiti dovrebbero essere subordinati al conferimento di diritti equivalenti e rispettare determinate condizioni atte a garantire una concorrenza leale.
- (5) Gibilterra non è inclusa nell'ambito di applicazione territoriale del presente regolamento e ogni riferimento al Regno Unito nel quadro del presente regolamento non include Gibilterra.

⁽¹⁾ Parere del 20 febbraio 2019 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 19 marzo 2019.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 88).

- (6) Il diritto di effettuare operazioni di trasporto sul territorio di uno Stato membro o tra Stati membri è una conquista fondamentale del mercato interno e, in seguito al recesso del Regno Unito dall'Unione e in assenza di disposizioni specifiche che stabiliscano il contrario, tale diritto non dovrebbe più essere disponibile ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito che non sono stabiliti nell'Unione. Tuttavia, è opportuno prevedere misure temporanee di soppressione graduale di tale diritto, onde consentire ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito di effettuare un numero limitato di operazioni aggiuntive sul territorio dell'Unione nel quadro delle operazioni tra il Regno Unito e l'Unione. Nell'immediato seguito del recesso del Regno Unito dall'Unione senza un accordo di recesso, tali misure dovrebbero contribuire a prevenire perturbazioni dei flussi di traffico, che si prevede saranno causate da controlli supplementari dei veicoli e del loro carico, e dalle conseguenti minacce per l'ordine pubblico. Esse dovrebbero contribuire ad alleviare, in particolare, la pressione sui punti di frontiera, presenti in numero esiguo e in cui tali perturbazioni sono più probabili, in quanto i veicoli non devono tornare immediatamente. Tali misure dovrebbero essere proporzionate e non dovrebbero accordare lo stesso livello di diritti di quello di cui godono i trasportatori di merci su strada dell'Unione ai sensi delle norme del mercato interno e dovrebbero essere progressivamente eliminate conformemente al presente regolamento.
- (7) In mancanza di disposizioni speciali, il recesso del Regno Unito dall'Unione causerebbe gravi perturbazioni, anche per quanto riguarda l'ordine pubblico, nel contesto dei servizi di trasporto passeggeri su strada. L'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus ⁽⁵⁾ («accordo Interbus») è l'unico quadro giuridico disponibile che fornisce una base per il trasporto di passeggeri con autobus tra l'Unione e il Regno Unito successivamente alla data del recesso. Il Regno Unito diventerà parte contraente a pieno titolo dell'accordo Interbus dal 1° aprile 2019. Tuttavia, l'accordo Interbus copre solo servizi occasionali e non è pertanto adeguato per far fronte alle perturbazioni derivanti dal recesso, considerato il numero elevato di persone che continuerebbero a volersi spostare tra l'Unione e il Regno Unito. Un protocollo all'accordo Interbus che copre i servizi di trasporto passeggeri regolari è stato negoziato tra le parti contraenti, ma non si prevede che esso entri in vigore in tempo per offrire una soluzione alternativa fattibile alla situazione attuale per il periodo immediatamente successivo al recesso del Regno Unito. Pertanto, per i servizi di trasporto passeggeri regolari e regolari specializzati con autobus, gli strumenti attuali non rispondono alle esigenze del trasporto passeggeri su strada tra l'Unione e il Regno Unito. Per attenuare una conseguente grave perturbazione che potrebbe mettere a rischio l'ordine pubblico, è quindi opportuno consentire ai trasportatori del Regno Unito di trasportare passeggeri dal Regno Unito all'Unione e viceversa, a condizione che il Regno Unito garantisca diritti almeno equivalenti ai trasportatori dell'Unione. I diritti garantiti ai sensi del presente regolamento dovrebbero essere limitati a un breve periodo di tempo, al fine consentire l'entrata in vigore del protocollo all'accordo Interbus sui servizi regolari e di permettere al Regno Unito di accedere a tale protocollo.

I servizi di autobus transfrontalieri tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord sono di particolare importanza per le comunità che vivono nelle regioni di frontiera, al fine di assicurare i collegamenti di base tra le comunità, tra l'altro nella zona di libero spostamento. L'imbarco e lo sbarco di passeggeri nelle regioni situate da una parte e dall'altra della frontiera assicurano la fattibilità di tali servizi. Pertanto, l'imbarco e lo sbarco di passeggeri da parte di operatori di servizi di autobus del Regno Unito dovrebbero continuare ad essere autorizzati nelle regioni di frontiera dell'Irlanda nell'ambito dei servizi internazionali di trasporto passeggeri con autobus tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord. Tali diritti dovrebbero essere garantiti per un periodo di tempo limitato (fino al 30 settembre 2019) onde consentire la messa in atto di soluzioni alternative.

- (8) Al fine di rifletterne il carattere temporaneo, senza che ciò costituisca un precedente, la serie di misure previste dal presente regolamento dovrebbe essere limitata a un breve periodo di tempo. Per quanto riguarda le operazioni di trasporto di merci su strada, la limitazione temporale è introdotta in vista di eventuali accordi necessari per assicurare i collegamenti di base nell'ambito del sistema CEMT, e lasciando impregiudicate sia l'eventuale negoziazione e l'entrata in vigore di un futuro accordo riguardante i trasporti di merci su strada tra l'Unione e il Regno Unito sia le future norme dell'Unione sui trasporti. Per quanto concerne il trasporto passeggeri con autobus, la limitazione è introdotta per consentire l'entrata in vigore del protocollo all'accordo Interbus sui servizi regolari e per permettere al Regno Unito di accedere a tale protocollo, senza pregiudicare un eventuale accordo futuro sulla materia tra l'Unione e il Regno Unito.
- (9) In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato all'articolo 5 TUE, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo.
- (10) Il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore con urgenza e applicarsi a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al Regno Unito, a meno che non sia entrato in vigore entro tale data un accordo di recesso concluso con il Regno Unito. Il presente regolamento in ogni caso cessa di applicarsi il 31 dicembre 2019. L'Unione cesserà pertanto di esercitare le competenze esercitate mediante il

⁽⁵⁾ GUL 321 del 26.11.2002, pag. 13.

presente regolamento dopo tale data. Fatte salve altre misure dell'Unione, e nel rispetto di tali misure, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, TFUE, successivamente gli Stati membri eserciteranno quindi nuovamente tale competenza. Le rispettive competenze dell'Unione e degli Stati membri riguardo alla conclusione di accordi internazionali nel settore del trasporto su strada devono essere determinate conformemente ai trattati e tenendo conto della pertinente legislazione dell'Unione.

- (11) Qualora necessario per rispondere alle esigenze del mercato, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), al fine di ripristinare l'equivalenza dei diritti concessi dall'Unione ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito e agli operatori di servizi di autobus e pullman del Regno Unito con quelli concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e agli operatori di servizi di autobus dell'Unione, laddove i diritti garantiti dal Regno Unito sono garantiti sulla base dello Stato membro di origine o altrimenti non sono ugualmente disponibili per tutti gli operatori dell'Unione, e di porre rimedio a situazioni di concorrenza sleale a danno dei trasportatori di merci su strada dell'Unione e degli operatori di servizi di autobus dell'Unione.
- (12) Gli atti delegati dovrebbero rispettare il principio di proporzionalità e le loro disposizioni dovrebbero pertanto essere adeguate ai problemi derivanti dalla mancanza di diritti equivalenti o da condizioni di concorrenza sleali. La sospensione dell'applicazione del presente regolamento dovrebbe essere prevista dalla Commissione solo nei casi più gravi, nei quali non siano garantiti diritti equivalenti ai trasportatori di merci su strada dell'Unione o agli operatori di servizi di autobus dell'Unione da parte del Regno Unito, o nei casi in cui i diritti garantiti siano minimi, oppure nei casi in cui le condizioni di concorrenza per i trasportatori di merci su strada del Regno Unito o degli operatori di servizi di autobus del Regno Unito differiscano così tanto da quelle degli operatori dell'Unione, che la fornitura dei servizi in questione da parte degli operatori dell'Unione non sia per loro economicamente sostenibile.
- (13) Nell'adottare gli atti delegati, è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano svolte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio»⁽⁶⁾ del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati. È opportuno garantire che tali atti delegati non incidano indebitamente sul corretto funzionamento del mercato interno.
- (14) Al fine di assicurare che i diritti garantiti dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e agli operatori di servizi di autobus dell'Unione, equivalenti a quelli garantiti dal presente regolamento ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito e agli operatori di servizi di autobus del Regno Unito, siano ugualmente disponibili per tutti gli operatori dell'Unione, l'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 dovrebbe essere temporaneamente esteso. Tali regolamenti coprono già la parte di percorso effettuato tra uno Stato membro e un paese terzo sul territorio di qualsiasi Stato membro attraversato in transito. In tal caso, è tuttavia necessario garantire che il regolamento (CE) n. 1072/2009 si applichi anche alla parte di percorso sul territorio dello Stato membro di carico e scarico, e che il regolamento 1073/2009 si applichi alla parte di percorso sul territorio dello Stato membro di imbarco e di sbarco dei passeggeri. Tale estensione è volta a garantire che gli operatori dell'Unione possano effettuare operazioni «paese-terzo» verso o dal Regno Unito, nonché soste aggiuntive nell'operazione di trasporto di passeggeri,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Ambito di applicazione

Il presente regolamento istituisce misure temporanee che disciplinano il trasporto di merci su strada, nonché disposizioni per la fornitura di servizi di trasporto passeggeri regolari e regolari specializzati con autobus tra l'Unione e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord («Regno Unito») in seguito al suo recesso dall'Unione.

⁽⁶⁾ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «veicolo»: per quanto concerne il trasporto di merci, un veicolo a motore immatricolato nel Regno Unito, o un complesso di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato nel Regno Unito, adibiti esclusivamente al trasporto di merci, sia di proprietà dell'impresa, acquistato da questa a credito oppure noleggiato, a condizione che, in quest'ultimo caso, esso soddisfi le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ e, per quanto concerne il trasporto di passeggeri, un autobus;
- 2) «trasporto consentito di merci»:
 - a) spostamento con carico di un veicolo dal territorio dell'Unione al territorio del Regno Unito, o viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - b) in seguito ad uno spostamento con carico dal territorio del Regno Unito ai sensi della lettera a) del presente punto, l'esecuzione, entro un termine di sette giorni dopo lo scarico sul territorio dell'Unione, di un massimo di due operazioni supplementari di carico e scarico sul territorio dell'Unione per un periodo di quattro mesi a decorrere dal primo giorno di applicazione di cui all'articolo 12, secondo comma, e un'operazione entro sette giorni dallo scarico nel territorio dell'Unione durante i successivi tre mesi;
 - c) spostamento con carico di un veicolo dal territorio del Regno Unito al territorio dello stesso con transito attraverso il territorio dell'Unione;
 - d) uno spostamento a vuoto in relazione allo spostamento di cui alle lettere a) e c);
- 3) «trasporto consentito di passeggeri con autobus»:
 - a) uno spostamento effettuato con autobus per fornire un servizio di trasporto passeggeri dal territorio dell'Unione al territorio del Regno Unito, o viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
 - b) uno spostamento effettuato con autobus per fornire un servizio di trasporto di passeggeri dal territorio del Regno Unito al territorio dello stesso con transito attraverso il territorio dell'Unione;
 - c) uno spostamento senza trasporto di passeggeri relativo ai trasporti di cui alle lettere a) e b);
 - d) l'imbarco e lo sbarco di passeggeri nella regione di frontiera dell'Irlanda nel quadro di servizi internazionali regolari e regolari specializzati tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord, fino al 30 settembre 2019;
- 4) «Regione di frontiera dell'Irlanda»: le contee dell'Irlanda adiacenti la frontiera terrestre tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord;
- 5) «trasportatore di merci su strada dell'Unione»: un'impresa che effettua trasporti di merci su strada, in possesso di una valida licenza comunitaria a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1072/2009;
- 6) «trasportatore di merci su strada del Regno Unito»: un'impresa stabilita nel Regno Unito cui è consentito effettuare trasporti di merci su strada e in possesso di una valida licenza del Regno Unito;
- 7) «licenza del Regno Unito»: se rilasciata a un trasportatore di merci su strada del Regno Unito, una licenza rilasciata dal Regno Unito per il trasporto internazionale, in relazione al trasporto di merci consentito e, se rilasciata a un operatore di servizi di autobus del Regno Unito, una licenza rilasciata dal Regno Unito per il trasporto internazionale, in relazione al trasporto consentito di passeggeri con autobus;
- 8) «autobus»: un veicolo immatricolato nel Regno Unito che, in virtù della sua costruzione e delle sue attrezzature, è adeguato e adibito al trasporto di più di nove passeggeri incluso l'autista;
- 9) «servizi regolari»: i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e lungo itinerari determinati e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite;
- 10) «servizi regolari specializzati»: i servizi, indipendentemente da chi li organizza, che assicurano il trasporto di determinate categorie di passeggeri, ad esclusione di altri passeggeri;

⁽⁷⁾ Direttiva 2006/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2006, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (GUL 33 del 4.2.2006, pag. 82).

- 11) «operatore di servizi di autobus dell'Unione»: un'impresa che effettua trasporti di passeggeri con autobus, in possesso di una valida licenza comunitaria a norma del regolamento (CE) n. 1073/2009;
- 12) «operatore di servizi di autobus del Regno Unito»: un'impresa stabilita nel Regno Unito autorizzata a effettuare trasporti di passeggeri con autobus e in possesso di una valida licenza del Regno Unito;
- 13) «operatore»: un trasportatore di merci su strada o un operatore di servizi di autobus;
- 14) «diritto della concorrenza»: qualunque normativa che disciplina i comportamenti seguenti, qualora essi possano incidere sui servizi di trasporto di merci su strada o sui servizi di autobus:
 - a) un comportamento che consiste in:
 - i) accordi tra trasportatori di merci su strada od operatori di servizi di autobus, rispettivamente, decisioni prese da associazioni di trasportatori di merci su strada o da operatori di servizi di autobus, e pratiche concordate che abbiano per fine o effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza;
 - ii) abusi di posizione dominante da parte di uno o più trasportatori di merci su strada od operatori di servizi di autobus;
 - iii) misure adottate o mantenute in vigore dal Regno Unito in caso di imprese pubbliche e di imprese cui il Regno Unito concede diritti speciali o esclusivi e che contravvengono ai punti i) o ii); e
 - b) concentrazioni tra imprese di trasportatori su strada o di operatori di servizi di autobus che ostacolano in misura significativa la concorrenza effettiva, in particolare per effetto della creazione o del rafforzamento di una posizione dominante;
- 15) «sovvenzione»: qualsiasi contributo finanziario concesso a un trasportatore dal governo o da qualsiasi altro organismo pubblico a qualsiasi livello che conferisca un vantaggio e comprenda:
 - a) trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di aiuti non rimborsabili, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi, e assunzione di passività quali garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, partecipazione societaria, protezione contro il fallimento o assicurazione;
 - b) rinuncia a entrate altrimenti dovute o loro mancata riscossione;
 - c) fornitura di beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali, ovvero acquisto di beni e servizi; oppure
 - d) versamenti a un meccanismo di finanziamento oppure incarico o ordine a un ente privato di svolgere una o più delle funzioni di cui alle lettere a), b) o c), che di norma spetterebbero alla pubblica amministrazione o ad altro organismo pubblico, e la prassi seguita non differisce in sostanza dalle prassi abituali delle pubbliche amministrazioni.

Un contributo finanziario da parte di un governo o di un altro organismo pubblico non è ritenuto conferire un vantaggio nel caso in cui un operatore privato in un'economia di mercato che agisca unicamente in base a considerazioni di redditività, nella stessa situazione dell'organismo pubblico in questione, verserebbe lo stesso contributo finanziario;
- 16) «autorità garante della concorrenza indipendente»: un'autorità incaricata dell'applicazione e del controllo del rispetto del diritto in materia di concorrenza, come anche del controllo delle sovvenzioni, e che soddisfa le seguenti condizioni:
 - a) l'autorità è indipendente dal punto di vista operativo ed è opportunamente dotata delle risorse necessarie per svolgere i compiti affidatili;
 - b) nell'esecuzione dei suoi compiti e nell'esercizio dei suoi poteri, l'autorità gode delle necessarie garanzie di indipendenza da influenze politiche o altre influenze esterne e agisce con imparzialità; e
 - c) le decisioni dell'autorità sono soggette a controllo giudiziario;
- 17) «pratica discriminatoria»: una differenziazione di qualsiasi tipo, senza obiettiva giustificazione, riguardante la fornitura di beni o servizi, compresi i servizi pubblici, impiegati per la prestazione di servizi di trasporto di merci su strada o di servizi di autobus, o riguardante il loro trattamento da parte delle autorità pubbliche competenti per tali servizi;
- 18) «territorio dell'Unione»: i territori degli Stati membri cui si applicano il TUE e il TFUE, alle condizioni stabilite in tali trattati.

*Articolo 3***Diritto di effettuare trasporti di merci consentiti**

1. I trasportatori di merci su strada del Regno Unito possono effettuare trasporti di merci consentiti alle condizioni di cui al presente regolamento.
2. I trasporti di merci consentiti dei seguenti tipi possono essere effettuati da persone fisiche o giuridiche stabilite nel Regno Unito non in possesso di una licenza del Regno Unito ai sensi dell'articolo 2, punto 7:
 - a) trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale;
 - b) trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;
 - c) trasporti di merci con veicoli a motore la cui massa a pieno carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate;
 - d) trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché di altri articoli necessari in caso di soccorsi urgenti, soprattutto in caso di calamità naturali;
 - e) trasporti di merci purché:
 - i) le merci trasportate siano di proprietà dell'impresa o siano state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;
 - ii) lo spostamento serva a far affluire le merci all'impresa o a spedirle dall'impresa, oppure a spostarle all'interno o all'esterno dell'impresa per esigenze dell'impresa stessa;
 - iii) i veicoli a motore adibiti a tale trasporto siano guidati da personale impiegato dall'impresa o a disposizione di quest'ultima in base a un obbligo contrattuale;
 - iv) i veicoli che trasportano le merci siano di proprietà dell'impresa, o siano stati da questa acquistati a credito o noleggiati, a condizione che in quest'ultimo caso soddisfino le condizioni previste dalla direttiva 2006/1/CE; e
 - v) tale trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa.

*Articolo 4***Diritto di effettuare servizi di trasporto regolari e regolari specializzati a mezzo autobus**

1. Gli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus del Regno Unito possono effettuare, alle condizioni di cui nel presente regolamento, trasporti consentiti di passeggeri a mezzo autobus che costituiscono servizi regolari e servizi regolari specializzati.
2. Gli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus del Regno Unito devono essere in possesso di un'autorizzazione rilasciata prima della data di applicazione del presente regolamento in conformità agli articoli da 6 a 11 del regolamento (CE) n. 1073/2009 per effettuare servizi regolari e servizi regolari specializzati a mezzo autobus per conto terzi.
3. Le autorizzazioni che rimangono valide nel quadro del paragrafo 2 del presente articolo possono continuare a essere utilizzate per gli scopi di cui al paragrafo 1 del presente articolo se sono state rinnovate secondo gli stessi termini e condizioni, o modificate in termini di fermate, tariffe o orario, e soggette alle regole e procedure di cui agli articoli da 6 a 11 del regolamento (CE) n. 1073/2009 per un periodo di validità che non supera il 31 dicembre 2019.
4. I trasporti consentiti di passeggeri a mezzo autobus da parte di persone fisiche o giuridiche stabilite nel Regno Unito senza fine di lucro o commerciale possono essere effettuati senza che sia necessaria una licenza del Regno Unito ai sensi dell'articolo 2, punto 7, qualora:
 - a) l'attività di trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria per tale persona fisica o giuridica; e
 - b) i veicoli usati siano di proprietà di tale persona fisica o giuridica ovvero siano stati da essa acquistati a rate o abbiano formato oggetto di un contratto di leasing a lungo termine, e siano guidati da un dipendente di tale persona fisica o giuridica, dalla stessa persona fisica, o ancora da personale impiegato dall'impresa o messo a disposizione di quest'ultima conformemente a un obbligo contrattuale.

Tali operazioni di trasporto non sono soggette ad alcun regime di autorizzazione in seno all'Unione, a condizione che la persona che svolge l'attività sia in possesso di un'autorizzazione nazionale rilasciata prima della data di applicazione del presente regolamento in conformità all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1073/2009.

5. Il fatto che il trasporto sia interrotto per consentire che un percorso sia effettuato secondo un altro modo di trasporto o dia luogo a un cambiamento di veicolo non influisce sull'applicazione del presente regolamento.

Articolo 5

Accordi o intese bilaterali

Gli Stati membri non negoziano né concludono accordi o intese bilaterali con il Regno Unito su questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per quanto attiene al periodo di applicazione dello stesso. Relativamente a tale periodo, essi non concedono ai trasportatori di merci su strada del Regno Unito o agli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus del Regno Unito diritti diversi da quelli previsti dal presente regolamento, fatte salve le intese multilaterali esistenti.

Articolo 6

Disposizioni di carattere sociale e tecnico

Nel corso di un trasporto consentito di merci o passeggeri a mezzo autobus a norma del presente regolamento sono rispettate le seguenti norme:

- a) per quanto riguarda i lavoratori mobili e gli autotrasportatori autonomi, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾;
- b) per quanto riguarda alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, le prescrizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾;
- c) per quanto riguarda i tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁰⁾;
- d) per quanto riguarda la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti, le prescrizioni di cui alla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹¹⁾;
- e) per quanto riguarda le dimensioni massime autorizzate e i pesi massimi autorizzati di taluni veicoli stradali, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 96/53/CE del Consiglio ⁽¹²⁾;
- f) per quanto riguarda il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli a motore, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 92/6/CEE del Consiglio ⁽¹³⁾;
- g) per quanto riguarda l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 91/671/CEE del Consiglio ⁽¹⁴⁾;
- h) per quanto riguarda il distacco dei lavoratori, le prescrizioni stabilite dagli Stati membri a norma della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁵⁾;
- i) per quanto riguarda i diritti dei passeggeri, il regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾.

⁽⁸⁾ Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU L 80 del 23.3.2002, pag. 35).

⁽⁹⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

⁽¹¹⁾ Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

⁽¹²⁾ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

⁽¹³⁾ Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

⁽¹⁴⁾ Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26).

⁽¹⁵⁾ Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 1).

Articolo 7

Equivalenza dei diritti

1. La Commissione monitora i diritti concessi dal Regno Unito ai trasportatori di merci su strada dell'Unione e agli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus dell'Unione, e le condizioni del loro esercizio.
2. Qualora essa riscontri che i diritti concessi dal Regno Unito ai trasportatori su strada dell'Unione o agli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus dell'Unione non sono, *de iure* o *de facto*, equivalenti a quelli concessi agli operatori del Regno Unito dal presente regolamento, o che tali diritti non sono ugualmente disponibili per tutti i trasportatori su strada dell'Unione o per gli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus dell'Unione, la Commissione, senza indugi e al fine di ripristinare l'equivalenza, adotta atti delegati in conformità all'articolo 11 per:
 - a) sospendere l'applicazione dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2, o dell'articolo 4, paragrafi da 1 a 4, del presente regolamento qualora non siano concessi diritti equivalenti agli operatori dell'Unione, o i diritti concessi siano minimi;
 - b) limitare la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o degli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus del Regno Unito o il numero di viaggi, o entrambi; oppure
 - c) adottare restrizioni operative legate ai tipi di veicoli o alle condizioni di circolazione.

Articolo 8

Concorrenza leale

1. La Commissione monitora le condizioni alle quali gli operatori dell'Unione competono con gli operatori del Regno Unito per la fornitura di servizi di trasporto di merci su strada e di servizi di autobus di cui al presente regolamento.
2. Qualora riscontri che, in seguito a una delle situazioni di cui al paragrafo 3 del presente articolo, le condizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono sensibilmente meno favorevoli di quelle di cui godono gli operatori del Regno Unito, la Commissione, senza indugi e per porre rimedio a tale situazione, adotta atti delegati in conformità all'articolo 11 per:
 - a) sospendere l'applicazione dell'articolo 3, paragrafi 1 e 2, o dell'articolo 4, paragrafi da 1 a 4 qualora le condizioni di concorrenza per i trasportatori di merci su strada del Regno Unito o gli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus del Regno Unito e per gli operatori dell'Unione differiscano in tale misura che la prestazione di servizi da parte di questi ultimi non è per loro economicamente sostenibile;
 - b) limita la capacità ammissibile a disposizione dei trasportatori di merci su strada del Regno Unito o degli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus del Regno Unito o il numero di viaggi, o entrambi; oppure
 - c) adotta restrizioni operative legate ai tipi di veicoli o alle condizioni di circolazione.
3. Gli atti delegati di cui al paragrafo 2, sono adottati alle condizioni precisate a tale paragrafo, per porre rimedio alle situazioni seguenti:
 - a) concessione di sovvenzioni da parte del Regno Unito;
 - b) assenza del diritto della concorrenza nel Regno Unito o omissione dell'applicazione effettiva di tale diritto;
 - c) omessa istituzione di un'autorità garante della concorrenza indipendente da parte del Regno Unito od omesso mantenimento della stessa;
 - d) applicazione da parte del Regno Unito di norme relative alla protezione dei lavoratori, alla sicurezza o all'ambiente inferiori a quelle stabilite dal diritto dell'Unione o, in assenza di disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione, meno rigorose di quelle applicate da tutti gli Stati membri o, in ogni caso, meno rigorose delle pertinenti norme internazionali;
 - e) applicazione da parte del Regno Unito di norme relative alla concessione di licenze ai trasportatori di merci su strada o agli operatori di servizi di trasporto a mezzo autobus inferiori a quelle stabilite dal regolamento (CE) n. 1071/2009 ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

- f) applicazione da parte del Regno Unito di norme relative alla qualifica e alla formazione di conducenti professionisti inferiori a quelle stabilite dalla direttiva 2003/59/CE;
 - g) applicazione da parte del Regno Unito di norme in materia di pedaggi stradali e fiscali divergenti dalle norme stabilite dalla direttiva n. 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁸⁾; e
 - h) qualsiasi forma di pratica discriminatoria nei confronti degli operatori dell'Unione.
4. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione può chiedere informazioni alle autorità competenti del Regno Unito o agli operatori del Regno Unito. Se essi non forniscono le informazioni richieste entro il termine ragionevole prescritto dalla Commissione, o forniscono informazioni incomplete, la Commissione può procedere in conformità al paragrafo 2.

Articolo 9

Proroga dei regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009

1. Nel contesto di un trasporto di merci tra il territorio dell'Unione e quello del Regno Unito effettuato da un trasportatore su strada dell'Unione che faccia valere diritti concessi dal Regno Unito, di cui all'articolo 7 del presente regolamento, equivalenti a quelli concessi nel quadro del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 1072/2009 si applica alla parte del percorso effettuata nel territorio dello Stato membro di carico e scarico.
2. Nel contesto di un trasporto di passeggeri tra il territorio dell'Unione e quello del Regno Unito effettuato da un operatore di servizi a mezzo autobus dell'Unione che faccia valere diritti concessi dal Regno Unito, di cui all'articolo 7 del presente regolamento, equivalenti a quelli concessi nel quadro del presente regolamento, il regolamento (CE) n. 1073/2009 si applica alla parte del percorso effettuata nel territorio dello Stato membro di imbarco o di sbarco.

Articolo 10

Consultazione e cooperazione

1. Le autorità competenti degli Stati membri consultano le autorità competenti del Regno Unito e cooperano con esse ove necessario per garantire l'attuazione del presente regolamento.
2. Su richiesta, gli Stati membri forniscono alla Commissione senza indebito ritardo tutte le informazioni ottenute a norma del paragrafo 1 del presente articolo o qualsiasi altra informazione pertinente ai fini dell'applicazione degli articoli 7 e 8.

Articolo 11

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 2, e all'articolo 8, paragrafo 2, è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2019.
2. Prima dell'adozione di un atto delegato a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, o dell'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
3. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 12

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal giorno successivo a quello in cui i trattati cessano di essere applicabili al Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 3, TUE.

Il presente regolamento tuttavia non si applica se l'accordo di recesso concluso con il Regno Unito a norma dell'articolo 50, paragrafo 2, TUE è entrato in vigore entro tale data.

Il presente regolamento cessa di applicarsi il 31 dicembre 2019.

⁽¹⁸⁾ Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GUL 187 del 20.7.1999, pag. 42).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 25 marzo 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA
