



Bruselas, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías por carretera tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto implica que, de no ratificarse el acuerdo de retirada¹, a partir del 30 de marzo de 2019 («la fecha de retirada»), el Derecho primario y el Derecho derivado de la Unión dejarán de aplicarse al Reino Unido. En ese momento, el Reino Unido pasará a ser un tercer país.

Dentro de la Unión, la libertad de los transportistas de mercancías por carretera de los Estados miembros (transportistas de mercancías por carretera de la Unión) para prestar servicios de transporte internacional de mercancías por carretera se regula principalmente por medio del Reglamento (CE) n.º 1072/2009², que establece las normas comunes para acceder a esta profesión y al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, respectivamente.

En caso de que no se formalice un acuerdo de retirada, los servicios de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros dejarán de regirse por dichos Reglamentos tras la retirada. Como consecuencia de esto, las licencias comunitarias expedidas por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera hasta la fecha de retirada dejarían de ser válidas y, por consiguiente, los titulares de dichas licencias no podrían acceder al mercado del transporte de mercancías por carretera de la Unión. Del mismo modo, con arreglo a las licencias comunitarias existentes, los transportistas de mercancías por carretera de la Unión Europea perderían igualmente su acceso automático al mercado del transporte de mercancías por carretera del Reino Unido.

De ello se deriva que, en caso de no formalizarse un acuerdo de retirada, a partir del 30 de marzo de 2019 no existiría ningún fundamento en el Derecho de la Unión para que los transportistas de mercancías por carretera presten los servicios de transporte de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros. El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) pasaría a ser el único marco jurídico en el que podría basarse la continuidad de dichos servicios, condicionado a contar con una autorización del ITF. Los vehículos que cuentan con una autorización del ITF pueden transportar mercancías entre cualquiera de los 43 países que participan en el sistema, entre los que se encuentran 26 de los Estados miembros de la EU-27 (todos a excepción de Chipre), el Reino Unido y otros 16 países. Tras llevar a cabo una operación de transporte internacional desde el país de matriculación del vehículo a otro país perteneciente al ITF, antes de que el vehículo deba regresar al país en el que está matriculado puede realizar un máximo de tres operaciones que no tengan relación con el país de matriculación.

El número de autorizaciones del ITF está limitado para cada uno de los Estados miembros y son distribuidas por las autoridades competentes de estos en el ámbito nacional. Las autorizaciones correspondientes a 2019 ya se han distribuido y su número no puede incrementarse con poca anticipación. Las cuotas del ITF se establecen con carácter anual y las

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

variaciones en el número de autorizaciones asignadas a un país perteneciente al Foro deben acordarse por unanimidad entre todos los países que lo componen.

Por ejemplo, en 2019 contarán con autorizaciones anuales 23 252 vehículos registrados en la EU-27. Además, habrá 984 autorizaciones anuales correspondientes al Reino Unido y 23 472 autorizaciones anuales para vehículos de otros países que participan en el sistema. Si se tienen en cuenta los volúmenes de servicios de transporte de mercancías por carretera y las mercancías transportadas por carretera entre el Reino Unido y los Estados miembros (aproximadamente 50 millones de toneladas en 2017; unos 30 millones de toneladas de la EU-27 al Reino Unido y unos 20 millones de toneladas del Reino Unido a la EU-27), es evidente que basarse en exclusiva en el sistema de cuotas del ITF actualmente no parece una solución adecuada para garantizar la conectividad del transporte de mercancías por carretera básico inmediatamente después de la fecha de retirada en caso de que no se formalice un acuerdo de retirada. La Unión y los Estados miembros deben trabajar para garantizar que se cuenta con un número de autorizaciones adecuado dentro del régimen del ITF, a fin de asegurar la conectividad básica.

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

Es, por lo tanto, oportuno que la Unión adopte medidas de contingencia temporales y de duración limitada destinadas a mitigar los efectos de potencial perturbación en la conectividad.

En su comunicación «Preparación de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea el 30 de marzo de 2019: plan de acción de contingencia» de 13 de noviembre de 2018³, la Comisión anunció su intención de proponer una serie de medidas de contingencia destinadas a afrontar la posibilidad de que el Reino Unido se retire de la Unión sin contar con un acuerdo de retirada. En lo referente al transporte por carretera, en dicha comunicación la Comisión señaló que las autorizaciones del ITF únicamente permitirían un flujo de tránsito entre la Unión y el Reino Unido considerablemente menor que los niveles existentes.

El 13 de diciembre de 2018, el Consejo Europeo (artículo 50) reiteró su llamamiento a intensificar los trabajos de preparación a todos los niveles para las consecuencias de la retirada del Reino Unido, teniendo en cuenta todos los posibles resultados. Este acto forma parte de un paquete de medidas que va a adoptar la Comisión en respuesta a dicho llamamiento.

Por consiguiente, la presente propuesta tiene por objeto establecer medidas de carácter temporal que rijan el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido con posterioridad a la retirada de este último de la Unión (artículo 1). Estas medidas pretenden mantener la conectividad básica durante un período de tiempo estrictamente limitado (artículo 9).

En primer lugar (artículo 3), la propuesta de Reglamento prevé la concesión unilateral de derechos de transporte bilateral a los transportistas de mercancías por carretera del Reino

³ COM(2018) 880 final.

Unido, de forma que puedan continuar transportando mercancías entre los respectivos territorios.

Los derechos otorgados a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido están sujetos a su conformidad con las pertinentes disposiciones del Derecho de la Unión aplicables al transporte de mercancías por carretera (artículo 4) y los derechos equivalentes concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión. La propuesta de Reglamento establece un mecanismo (artículo 5) que tiene por objeto garantizar que los derechos de los que disfrutaban los transportistas de mercancías por carretera de la Unión en el Reino Unido son equivalentes a los concedidos a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido con arreglo al Reglamento propuesto. De no ser así, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias para corregir la situación por medio de actos delegados, lo que incluye limitar la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o el número de viajes o ambos. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctivas por parte de la Comisión no se limitan a una estricta correspondencia formal entre los dos ordenamientos jurídicos; esto se debe a las notables diferencias existentes entre los respectivos mercados y tiene por objeto evitar que se aplique un planteamiento «de reproducción a ciegas», lo que en última instancia podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Pese a que su objetivo es garantizar temporalmente la conectividad básica del transporte de mercancías por carretera, la propuesta de Reglamento establece un mecanismo flexible para garantizar que los transportistas de mercancías por carretera de la Unión disfrutaran de oportunidades leales y equitativas para competir con los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido a partir del momento en el que su país deje de estar vinculado por el Derecho de la Unión. Las condiciones de competencia equitativas exigen que, incluso tras su retirada, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente estrictas y comparables en el ámbito del transporte de mercancías por carretera en lo referente a: la competencia leal, incluida la regulación de los cárteles, el abuso de posición dominante y las fusiones; la prohibición de subvenciones públicas injustificadas; la protección de los trabajadores y un elevado nivel de seguridad vial; la protección del medio ambiente; la protección y la seguridad, o con relación a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a la cualificación, la formación y los controles médicos a los conductores profesionales. Además, es preciso garantizar que los transportistas de la Unión no son discriminados en el Reino Unido, ya sea *de iure* o *de facto*. Por lo tanto, la propuesta de Reglamento atribuye a la Comisión (artículo 6) la labor de supervisar las condiciones de competencia entre los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y del Reino Unido y le otorga facultades para adoptar, por medio de actos delegados, las medidas necesarias con el fin de garantizar que tales condiciones son equitativas en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios que permiten a los Estados miembros y a la Comisión verificar que los transportistas de mercancías por carretera hacia la Unión en el marco del presente Reglamento cuentan con una licencia o certificación del Reino Unido de conformidad con las normas pertinentes, que se cumple la totalidad de la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se superan los derechos otorgados.

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar ningún acuerdo bilateral con el Reino Unido para el transporte de mercancías por carretera sobre asuntos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y que, con relación al transporte de mercancías por carretera, no deben otorgar de ningún otro modo a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido ningún

derecho distinto de los que se otorgan en el presente Reglamento (artículo 3). No obstante, las respectivas autoridades competentes podrán cooperar según sea necesario en la correcta aplicación del Reglamento (artículo 7), a fin de que la gestión de los servicios de transporte de mercancías por carretera que seguirán desarrollándose bajo sus auspicios tras la retirada del Reino Unido se vea perturbada en la menor medida posible.

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

La presente propuesta de Reglamento se ha concebido a modo de *lex specialis* que subsanaría algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que las normas de la Unión que rigen el transporte de mercancías por carretera, concretamente el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, dejen de aplicarse a los transportes de mercancías por carretera entre el Reino Unido y los restantes Estados miembros a partir del momento de la retirada del Reino Unido y en caso de que no se formalice un acuerdo de retirada. Las condiciones propuestas se limitan a lo necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones desproporcionadas, en particular en materia de orden público. Está previsto que se apliquen únicamente durante un período de tiempo limitado. Por consiguiente, la presente propuesta es plenamente coherente con la legislación existente, en especial el Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

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

Esta propuesta complementa a las normas de la Unión que regulan el transporte de mercancías por carretera, concretamente el Reglamento (CE) n.º 1072/2009. El objetivo específico y del contexto de este Reglamento, así como su carácter unilateral, requiere necesariamente un enfoque restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a garantizar la igualdad de derechos y condiciones de competencia equitativas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Su base jurídica es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Este artículo aporta la base para la adopción de legislación de la UE que establezca en particular: i) normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros [artículo 91, apartado 1, letra a), del TFUE]; y ii) condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro [artículo 91, apartado 1, letra b), del TFUE].

- **Subsidiariedad**

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

- **Proporcionalidad**

La propuesta de Reglamento se considera proporcionada, puesto que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas de forma que también garantiza las mismas condiciones de

competencia para los transportistas de mercancías por carretera de la Unión. No va más allá de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. Concretamente este es el caso de las condiciones con arreglo a las que se otorgan los derechos correspondientes, que, entre otros aspectos, se refieren a la necesidad de que el Reino Unido confiera derechos equivalentes y a la competencia leal, así como a la limitación en el tiempo de este régimen.

- **Elección del instrumento**

Dado que este acto regula cuestiones estrechamente relacionadas con el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y, al igual que estos Reglamentos, tiene por objeto garantizar la armonización completa de las condiciones de competencia, debe adoptar la forma de un reglamento. Este formulario responde también en mejor medida a la urgencia de la situación del contexto, dado que el tiempo disponible antes de la retirada (sin que se formalice un acuerdo de retirada) es demasiado corto para poder transponer las disposiciones de una Directiva.

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

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

Esto no es aplicable a causa del carácter excepcional, temporal y único del acontecimiento que requiere la presente propuesta, que no tiene que ver con los objetivos de la legislación existente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Diversos representantes de los Estados miembros y partes interesadas han planteado las dificultades derivadas de la retirada del Reino Unido de la UE y sus posibles soluciones.

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

El 29 de noviembre de 2018, la Comisión organizó un seminario de la EU-27 relativo a la preparación del Grupo de Trabajo del Consejo sobre el artículo 50, durante el que los representantes de los Estados miembros han insistido especialmente en la necesidad de adoptar medidas de contingencia a nivel de la UE para garantizar la conectividad básica entre la EU-27 y el Reino Unido en caso de que no se formalice un acuerdo de retirada. En particular, se hizo énfasis en el hecho de que el sistema de cuotas multilaterales del ITF no representa una alternativa adecuada y suficiente habida cuenta de sus limitaciones cuantitativas y cualitativas.

Estos comentarios se han tenido debidamente en cuenta en la preparación de la propuesta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Las partes interesadas pertinentes compartieron con la Comisión varias formas de evaluación de las consecuencias de la retirada del Reino Unido para el sector del transporte por carretera. Estas evaluaciones extraen la conclusión de que la única alternativa disponible en el sector del transporte por carretera, es decir, el sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del

Transporte (ITF), sería insuficiente para cubrir las necesidades del sector. La falta de autorizaciones disponibles para 2019 (véase más arriba) podría provocar importantes perturbaciones y puede que el flujo bilateral de mercancías por carretera (aproximadamente 50 millones de toneladas al año) deje de estar cubierto en su totalidad. En la actualidad más del 80 % de las operaciones de transporte por carretera entre el Reino Unido y la EU-27 son realizadas por transportistas establecidos en esta última. Establecer un marco que no restrinja de forma indebida las operaciones bilaterales de transporte por carretera redundaría en interés de la EU-27.

- **Evaluación de impacto**

Dada la naturaleza excepcional de la situación y las necesidades limitadas del período durante el que se aplicará el cambio de condición del Reino Unido, no es necesario realizar una evaluación de impacto. No existen opciones políticas sustancial y jurídicamente distintas disponibles salvo la propuesta.

- **Derechos fundamentales**

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No aplicable.

5. OTROS ELEMENTOS

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

No aplicable.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías por carretera tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, el 30 de marzo de 2019, a menos que el Consejo Europeo decida prorrogar dicho plazo por unanimidad, con el acuerdo del Reino Unido.
- (2) Dentro de la relación con los restantes veintisiete Estados miembros y en caso de que no exista ninguna disposición especial, la retirada del Reino Unido de la Unión pondría fin a todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en relación con el acceso a los mercados, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶.
- (3) El sistema de cuotas multilaterales del Foro Internacional del Transporte (ITF) es el único marco jurídico alternativo disponible que podría servir de base para el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido tras la fecha de retirada. No obstante, debido al número limitado de autorizaciones disponibles en la actualidad con arreglo al régimen del ITF y el restringido ámbito de aplicación en lo referente a los tipos de operaciones de transporte por carretera que cubre, actualmente el sistema

⁴ DO C de , p. .

⁵ DO C de [...], p. .

⁶ Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

es insuficiente para responder por completo a las necesidades de transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.

- (4) Por lo tanto, a fin de evitar posibles perturbaciones graves, en particular en materia de orden público, es necesario establecer una serie de medidas que permitan a los transportistas de mercancías por carretera con licencia en el Reino Unido transportar mercancías por carretera entre el territorio de este último y el resto de los veintisiete Estados miembros. A fin de garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y el resto de los Estados miembros, los derechos conferidos de este modo deben condicionarse a que se atribuyan derechos equivalentes y estar sujetos a determinadas condiciones que garanticen la competencia leal.
- (5) Con el propósito de reflejar su carácter temporal, el conjunto de medidas debería limitarse a un breve período de tiempo, de forma que puedan establecerse las disposiciones de conectividad básica necesarias en el régimen del ITF, y sin perjuicio de la posible negociación y entrada en vigor de un futuro acuerdo relativo al transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido.
- (6) De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, el presente Reglamento no excede lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (7) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter urgente y aplicarse a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejan de aplicarse al Reino Unido y en dicho país, salvo que para entonces haya entrado en vigor un acuerdo de retirada formalizado con el Reino Unido.
- (8) En caso en que sea necesario con miras a hacer frente a las necesidades del mercado, debe delegarse en la Comisión el poder para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a fin de restablecer la equivalencia de derechos concedidos por la Unión a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido con los otorgados por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y solucionar situaciones de competencia desleal en detrimento de los transportistas de mercancías por carretera de la Unión. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados. Debe velarse por que cualquiera de estos actos delegados no afecte indebidamente al buen funcionamiento del mercado interior.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece las medidas de carácter temporal que rigen el transporte de mercancías por carretera entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (el «Reino Unido») tras su retirada de la Unión.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo»: todo vehículo de motor matriculado en el Reino Unido o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en el Reino Unido, destinados exclusivamente al transporte de mercancías; el vehículo puede pertenecer a la empresa, haber sido comprado a crédito por ella o estar alquilado, siempre que, en este último caso, cumpla las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE⁷;
- 2) «transporte bilateral»:
 - a) los desplazamientos con carga de un vehículo cuando el punto de partida y el punto de destino se encuentren en el territorio de la Unión y en el territorio del Reino Unido respectivamente, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
 - b) los desplazamientos de vacío relacionados con los transportes mencionados en la letra a);
- 3) «transportista de mercancías por carretera de la Unión»: una empresa que se dedica al transporte de mercancías por carretera que cuenta con una licencia comunitaria válida de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009;
- 4) «transportista de mercancías por carretera del Reino Unido»: una empresa constituida en el Reino Unido que está autorizada para el transporte de mercancías por carretera y que cuenta con una licencia británica válida;
- 5) «licencia británica»: una licencia expedida por el Reino Unido para fines del transporte internacional, incluido el transporte bilateral;
- 6) «Derecho de la competencia»: legislación relativa a la conducta que se detalla a continuación en los casos en que afecta a los servicios de transporte de mercancías por carretera:
 - a) conducta consistente en:
 - i) acuerdos entre transportistas de mercancías por carretera, decisiones de asociaciones de transportistas de mercancías por carretera y prácticas concertadas que tengan por objeto o efecto prevenir, restringir o distorsionar la competencia;
 - ii) abusos de posición dominante cometidos por uno o varios transportistas de mercancías por carretera;
 - iii) medidas adoptadas o mantenidas en vigor por el Reino Unido en el caso de las empresas públicas y las empresas a las que el Reino Unido concede derechos especiales o exclusivos y que son contrarias a los incisos i) o ii); y

⁷ Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- b) las concentraciones de transportistas de mercancías por carretera que impidan significativamente una competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;
- 7) «subsidio»: toda contribución financiera otorgada a un transportista de mercancías por carretera por el gobierno o cualquier otro organismo público a cualquier nivel, que confiera un beneficio, y en particular:
- a) la transferencia directa de fondos, como son subvenciones, préstamos o la aportación de fondos propios, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos, como son garantías de préstamos, aportaciones de capital, propiedad, protección ante la quiebra o seguros;
 - b) lo anterior o la falta de cobro de ingresos que de otro modo se percibirían;
 - c) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructuras generales, o la adquisición de bienes o servicios; o
 - d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o que se encargue o dé instrucciones a una entidad privada para que lleve a cabo una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente incumbirían al gobierno u otro organismo público, práctica que no difiere en realidad de las que siguen normalmente los gobiernos.
- No se considerará que una contribución financiera hecha por un gobierno u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado únicamente por las perspectivas de rentabilidad en la misma situación que el organismo público en cuestión hubiera hecho la misma contribución financiera;
- 8) «autoridad independiente de defensa de la competencia»: una autoridad encargada de aplicar y hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar los subsidios, y que cumple las siguientes condiciones:
- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está adecuadamente dotada de los recursos necesarios para llevar a cabo sus tareas;
 - b) la autoridad cuenta con las garantías necesarias de independencia de la influencia política o de otras influencias externas en el desempeño de sus funciones y el ejercicio de sus competencias, y actúa de forma imparcial; y
 - c) las decisiones de la autoridad están sujetas a control judicial;
- 9) «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva respecto al suministro de mercancías o servicios, incluidos los servicios públicos, aplicada a la explotación de los servicios de transporte de mercancías por carretera, con respecto a su trato por parte de las autoridades públicas relevantes a dichos servicios;
- 10) «territorio de la Unión»: el territorio de los Estados miembros en los que sean aplicables el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en las condiciones establecidas en dichos Tratados.

Derecho a llevar a cabo el transporte bilateral

1. Con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento, los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido pueden llevar a cabo el transporte bilateral.
2. El transporte bilateral de los tipos que se detallan a continuación podrá ser realizado por personas físicas o jurídicas establecidas en el Reino Unido que no cuenten con una licencia británica en el sentido del artículo 2, apartado 5:
 - a) los transportes postales realizados en un régimen de servicio universal;
 - b) los transportes de vehículos accidentados o averiados;
 - c) los transportes de mercancías con vehículo automóvil cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas;
 - d) los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales;
 - e) el transporte de mercancías a condición de
 - i) que las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella;
 - ii) que el transporte sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas de dicha empresa o para desplazarlas bien en el interior o al exterior de la empresa para sus propias necesidades;
 - iii) que los vehículos automóviles utilizados para este transporte sean conducidos por el propio personal de la empresa personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma con arreglo a una obligación contractual,
 - iv) que los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén alquilados, siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (12); y
 - v) que dicho transporte únicamente constituya una actividad accesoria dentro del conjunto de las actividades de la empresa.
3. Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo ni pacto bilateral con el Reino Unido sobre asuntos que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Sin perjuicio de los acuerdos multilaterales existentes, no deberán otorgar de otro modo a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido ningún derecho distinto de los otorgados en el presente Reglamento.

Normas sociales y técnicas

Durante el desarrollo del transporte bilateral de acuerdo con lo especificado en este Reglamento, deben cumplirse las normas siguientes:

- a) con respecto a los trabajadores móviles y los conductores autónomos, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸;
- b) con respecto a determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, los requisitos del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹;
- c) con respecto a los tacógrafos en el transporte por carretera, los requisitos del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰;
- d) con respecto a las dimensiones máximas autorizadas y los pesos de determinados vehículos de carretera, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo¹¹;
- e) con respecto a la instalación y el uso de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 92/6/CEE del Consejo¹²;
- f) con respecto al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 91/671/CEE del Consejo¹³;
- g) con respecto al desplazamiento de trabajadores, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴.

⁸ Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

⁹ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

¹⁰ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

¹¹ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 5).

¹² Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 057 de 2.3.1992, p. 27).

¹³ Directiva del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

Artículo 5

Equivalencia de derechos

1. La Comisión supervisará los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y las condiciones para su ejercicio.
2. En los casos en que determine que los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión no son equivalentes, *de iure* o *de facto*, a los concedidos a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido de conformidad con el presente Reglamento, o que dichos derechos no están disponibles en igualdad de condiciones a todos los transportistas de mercancías por carretera de la Unión, a fin de restablecer su equivalencia, mediante actos delegados la Comisión podrá:
 - a) establecer límites a la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o el número de viajes o ambos;
 - b) suspender la aplicación del presente Reglamento; o
 - c) adoptar otras medidas adecuadas.

Artículo 6

Competencia leal

1. La Comisión deberá hacer un seguimiento de las condiciones en que los transportistas de mercancías por carretera de la Unión compiten con los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido para prestar los servicios de transporte de mercancías por carretera cubiertos por el presente Reglamento.
2. En los casos en que determine que, como consecuencia de alguna de las situaciones a que se refiere el apartado 3, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que aquellas que disfrutaban los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido, con el fin de poner remedio a esta situación, la Comisión podrá mediante actos delegados:
 - a) establecer límites a la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o el número de viajes o ambos;
 - b) suspender la aplicación del presente Reglamento; o
 - c) adoptar otras medidas adecuadas.
3. Los actos delegados con arreglo al apartado 2 de pueden adoptarse para subsanar las situaciones siguientes:
 - a) la concesión de subsidios por parte del Reino Unido;

¹⁴ Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

- b) que el Reino Unido no disponga de legislación sobre competencia o no la aplique eficazmente;
 - c) la inobservancia por parte del Reino Unido de establecer o mantener una autoridad independiente en materia de competencia;
 - d) la aplicación, por parte del Reino Unido, de las normas de protección de los trabajadores, de seguridad o protección del medio ambiente o relativas a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a la cualificación, la formación y los controles médicos a los conductores profesionales que sean inferiores a las establecidas en la legislación de la Unión o, en ausencia de disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, inferiores a las aplicadas por todos los Estados miembros o, en todo caso, inferiores a las normas internacionales pertinentes;
 - e) la aplicación por parte del Reino Unido de las normas de tarificación vial y fiscalidad distintas de las normas establecidas en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵; y
 - f) cualquier forma de discriminación contra los transportistas de mercancías por carretera de la Unión.
4. A efectos de la aplicación del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido o a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes del Reino Unido o los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido no faciliten la información solicitada en el plazo razonable fijado por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.

Artículo 7

Consulta y cooperación

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros llevarán a cabo consultas a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas en la medida necesaria para garantizar la aplicación del presente Reglamento.
2. Si así se les solicita, los Estados miembros facilitarán a la Comisión sin demora indebida toda información obtenida en virtud del apartado 1 o de cualquier otra información pertinente para la aplicación del artículo 5 y el artículo 6 del presente Reglamento.

Artículo 8

Ejercicio de la delegación

1. Antes de la adopción de un acto delegado con arreglo al artículo 5, apartado 2, o el artículo 6, apartado 2, la Comisión consultará a los expertos designados por cada

¹⁵ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, sobre la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016*.

2. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 9

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea.

No obstante, el presente Reglamento no se aplicará en caso de antes de dicha fecha haya entrado en vigor un acuerdo de retirada formalizado con el Reino Unido, de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea.

El presente Reglamento se aplicará hasta el 31 de diciembre de 2019.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente