

**REGLAMENTO (UE) 2019/501 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 25 de marzo de 2019****por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones básicas de transporte de mercancías y de viajeros por carretera en relación con la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión en virtud del artículo 50 del Tratado de la Unión Europea (TUE). Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor de un acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de dicha notificación, es decir, a partir del 30 de marzo de 2019, salvo si el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, decide por unanimidad prorrogar dicho plazo.
- (2) Dentro de la relación con los restantes veintisiete Estados miembros y a falta de cualquier 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 materia de acceso a los mercados, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 <sup>(3)</sup> y en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 <sup>(4)</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (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 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 y a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses con licencia en el Reino Unido transportar mercancías y viajeros por carretera entre el territorio de este último y el resto de los veintisiete Estados miembros o desde el territorio del Reino Unido al territorio del Reino Unido con tránsito por uno o más 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) Gibraltar no está incluido en el ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido que contenga no incluyen Gibraltar.

<sup>(1)</sup> Dictamen de 20 de febrero de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 19 de marzo de 2019.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

- (6) El derecho a realizar operaciones de transporte en el territorio de un Estado miembro o entre Estados miembros constituye un logro fundamental del mercado interior y, tras la retirada del Reino Unido de la Unión y en ausencia de cualquier disposición específica en contrario, debe dejar de aplicarse a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido que no estén establecidos en la Unión. No obstante, deben preverse medidas temporales de eliminación progresiva de ese derecho para permitir a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido realizar un número limitado de operaciones adicionales en el territorio de la Unión en el contexto de operaciones entre el Reino Unido y la Unión. En el período inmediatamente posterior de una retirada del Reino Unido de la Unión sin un acuerdo de retirada, dichas medidas deben contribuir a evitar perturbaciones en los flujos de tráfico que caben esperar de los controles adicionales de vehículos y de su carga, y el consiguiente riesgo para el orden público. Las medidas deben contribuir a aliviar, más concretamente, la presión en los puntos fronterizos, que son escasos y donde dichas perturbaciones son más probables, al no necesitar los vehículos regresar inmediatamente. Esas medidas deben ser proporcionadas, no deben reproducir el mismo nivel de derechos de que disfrutaban los transportistas de mercancías por carretera de la Unión en virtud de las normas del mercado interior y deben eliminarse progresivamente de conformidad con el presente Reglamento.
- (7) En ausencia de disposiciones especiales, la retirada del Reino Unido de la Unión también daría lugar a graves perturbaciones, entre otras, en materia de orden público, en el contexto de los servicios de transporte de viajeros por carretera. El Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús <sup>(9)</sup> («Convenio Interbus») es el único marco jurídico disponible que ofrece una base para el transporte de viajeros en autocares y autobuses entre la Unión y el Reino Unido tras la fecha de retirada. El Reino Unido pasará a ser Parte contratante por derecho propio en el Convenio Interbus a partir del 1 de abril de 2019. Sin embargo, el Convenio Interbus cubre solo los servicios discrecionales y, por lo tanto, es inadecuado para hacer frente a las perturbaciones que se deriven de la retirada, dado el elevado número de personas que seguirán tratando de viajar entre la Unión y el Reino Unido. Las Partes contratantes han negociado un Protocolo del Convenio Interbus para incluir los servicios regulares de transporte de viajeros, pero no se espera que entre en vigor a tiempo para ofrecer una solución alternativa viable a la situación actual durante el período inmediatamente posterior a la retirada del Reino Unido. Así pues, para los servicios regulares y los servicios regulares especiales de transporte de viajeros en autocares y autobuses, los instrumentos actuales no abordan las necesidades del transporte de viajeros por carretera entre la Unión y el Reino Unido. Para atenuar la importante perturbación que podría poner en riesgo el orden público, conviene, por lo tanto, autorizar a los transportistas del Reino Unido a transportar viajeros desde el Reino Unido a la Unión, y viceversa, siempre que el Reino Unido conceda derechos al menos equivalentes a los transportistas de la Unión. Los derechos concedidos en virtud del presente Reglamento deben limitarse a un breve período de tiempo, a fin de permitir que el Protocolo del Convenio Interbus sobre servicios regulares entre en vigor y el Reino Unido se adhiera a dicho Protocolo.

Los servicios transfronterizos de autocares y autobuses entre Irlanda e Irlanda del Norte revisten especial importancia para las comunidades que viven en las regiones fronterizas, a fin de garantizar la conectividad básica entre las comunidades, entre otras cosas, como parte de la Zona de Viaje Común. La recogida y el depósito de viajeros en las regiones situadas a ambos lados de la frontera sostiene la viabilidad de estos servicios. Por lo tanto, la recogida y el depósito de viajeros por transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido deben seguir estando autorizadas en las regiones fronterizas de Irlanda en el marco de los servicios de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses entre Irlanda e Irlanda del Norte. Estos derechos deben concederse por un período de tiempo limitado (hasta el 30 de septiembre de 2019) para permitir la introducción de alternativas.

- (8) Con el propósito de reflejar su carácter temporal, y sin que sirva de precedente, el conjunto de medidas contenidas en el presente Reglamento debe limitarse a un breve período de tiempo. Por lo que respecta a las operaciones de transporte de mercancías por carretera, la limitación en el tiempo se realiza con vistas a las posibles 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 y de las futuras normas de la Unión en materia de transporte. Por lo que respecta al transporte de viajeros en autocares y autobuses, la limitación en el tiempo se realiza para permitir que el Protocolo del Convenio Interbus sobre servicios regulares entre en vigor y el Reino Unido se adhiera a dicho Protocolo, y sin perjuicio de un posible futuro acuerdo en la materia entre la Unión y el Reino Unido.
- (9) De acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del TUE, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (10) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter urgente y aplicarse a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido, a menos que un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido haya entrado en vigor en esa fecha. El presente Reglamento debe, en todo caso, dejar de aplicarse el 31 de diciembre de 2019. Por consiguiente, la Unión dejará de ejercer la competencia ejercida a través del presente Reglamento después de esa fecha. Sin perjuicio de otras medidas de la Unión, y a reserva del

<sup>(9)</sup> DOL 321 de 26.11.2002, p. 13.

cumplimiento de dichas medidas, dicha competencia, de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), será ejercida de nuevo por los Estados miembros a partir de entonces. Las competencias respectivas de la Unión y de los Estados miembros con respecto a la celebración de acuerdos internacionales en el ámbito del transporte por carretera deben determinarse de conformidad con los Tratados y teniendo en cuenta la legislación de la Unión aplicable.

- (11) En caso en que sea necesario para hacer frente a las necesidades del mercado, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos conforme al artículo 290 del TFUE, a fin de restablecer la equivalencia de derechos concedidos por la Unión a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido y a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido con los otorgados por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión, también cuando los derechos concedidos por el Reino Unido se concedan sobre la base del Estado miembro de origen o no estén disponibles en igualdad de condiciones para todos los transportistas de la Unión, y solucionar situaciones de competencia desleal en detrimento de los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y de los transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión.
- (12) Los actos delegados deben respetar el principio de proporcionalidad, por lo que sus condiciones deben ser proporcionales a los problemas planteados por el hecho de no haber concedido derechos equivalentes o por unas condiciones de competencia desleales. La Comisión solo debe suspender la aplicación del presente Reglamento en los casos más graves, cuando el Reino Unido no conceda derechos equivalentes a todos los transportistas de mercancías por carretera de la Unión o a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión o cuando los derechos concedidos sean mínimos, o cuando las condiciones de competencia para los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o para los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido difieran tanto de los de los transportistas de la Unión que la prestación de los servicios en cuestión por parte de los transportistas de la Unión no les resulte económicamente viable.
- (13) Al adoptar los actos delegados, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, incluido a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>(6)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados. Debe garantizarse que ninguno de estos actos delegados afecte indebidamente al buen funcionamiento del mercado interior.
- (14) A fin de garantizar que los derechos concedidos por el Reino Unido a los transportistas de mercancías por carretera de la Unión y a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión equivalentes a los concedidos por el presente Reglamento a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido y a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido estén igualmente disponibles para todos los transportistas de la Unión, debe ampliarse temporalmente el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 y del Reglamento (CE) n.º 1073/2009. Estos Reglamentos ya cubren la parte del trayecto entre un Estado miembro y un tercer país realizada en el territorio de un Estado miembro que es atravesado en tránsito. Es necesario, no obstante, garantizar que, en tal caso, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplique también a la parte del trayecto realizada en el territorio del Estado miembro de carga o descarga, y que el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplique a la parte del trayecto realizada en el territorio del Estado miembro donde se recojan o depositen viajeros. Esta ampliación del ámbito de aplicación tiene por objeto garantizar que los transportistas de la Unión puedan realizar operaciones de transporte internacional entre el Reino Unido y un Estado miembro distinto del de la empresa transportista o viceversa, así como paradas adicionales en sus actividades de transporte de viajeros.

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 y la prestación de servicios regulares y servicios regulares especiales de transporte de viajeros en autocares y autobuses entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Reino Unido») tras su retirada de la Unión.

<sup>(6)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

## Artículo 2

**Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo»: por lo que respecta al transporte de mercancías, 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/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(7)</sup> y, por lo que respecta al transporte de viajeros, se entenderá por «vehículo» un autocar o un autobús;
- 2) «transporte permitido de mercancías»:
  - a) los desplazamientos con carga de un vehículo desde el territorio de la Unión al territorio del Reino Unido o viceversa, con o sin tránsito por uno o por más Estados miembros o terceros países;
  - b) tras un desplazamiento con carga desde el territorio del Reino Unido contemplado en la letra a) del presente punto, la realización, en un plazo de siete días a partir de la descarga en el territorio de la Unión, de un máximo de dos operaciones adicionales de carga y descarga en el territorio de la Unión por un período de cuatro meses a partir del primer día de la aplicación establecido en el artículo 12, párrafo segundo, y de un máximo de una operación en un plazo de siete días a partir de la descarga en el territorio de la Unión, durante los tres meses siguientes;
  - c) los desplazamientos con carga realizados por un vehículo desde el territorio del Reino Unido al territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;
  - d) los desplazamientos de vacío relacionados con los transportes mencionados en las letras a) y c);
- 3) «transporte permitido de viajeros en autocares y autobuses»:
  - a) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para prestar servicios de transporte de viajeros desde el territorio de la Unión al territorio del Reino Unido o viceversa, con o sin tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países;
  - b) los desplazamientos realizados por un autocar o un autobús para prestar servicios de transporte de viajeros desde el territorio del Reino Unido al territorio del Reino Unido, con tránsito por el territorio de la Unión;
  - c) los desplazamientos sin viajeros relacionados con los servicios de transporte mencionados en las letras a) y b);
  - d) la recogida y el depósito de viajeros en la región fronteriza de Irlanda en el marco de servicios internacionales regulares y regulares especiales entre Irlanda e Irlanda del Norte, hasta el 30 de septiembre de 2019;
- 4) «región fronteriza de Irlanda»: los condados de Irlanda adyacentes a la frontera terrestre entre Irlanda e Irlanda del Norte;
- 5) «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;
- 6) «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;
- 7) «licencia británica»: cuando se expida a un transportista de mercancías por carretera del Reino Unido, una licencia expedida por el Reino Unido para fines del transporte internacional, con respecto a un transporte permitido de mercancías y cuando se expida a un transportista de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido, una licencia expedida por el Reino Unido para fines de transporte internacional, con respecto a un transporte permitido de viajeros en autocares y autobuses;
- 8) «autocar o autobús»: un vehículo matriculado en el Reino Unido con capacidad, por sus características de construcción y su equipo, para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a esta finalidad;
- 9) «servicios regulares»: los servicios que aseguren el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas;
- 10) «servicios regulares especiales»: aquellos servicios regulares, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros;

<sup>(7)</sup> 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).

- 11) «transportista de viajeros en autocares o autobuses de la Unión»: una empresa que se dedica al transporte de viajeros en autocares o autobuses y que cuenta con una licencia comunitaria válida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1073/2009;
- 12) «transportista de viajeros en autocares o autobuses del Reino Unido»: una empresa establecida en el Reino Unido que está autorizada para el transporte de viajeros en autocares o autobuses y que cuenta con una licencia británica válida;
- 13) «transportista»: un transportista de mercancías por carretera o un transportista de viajeros en autocares y autobuses;
- 14) «Derecho de la competencia»: Derecho relativo a la conducta que se detalla a continuación, en los casos en que pueda afectar a los servicios de transporte de mercancías por carretera o a los servicios de autocares o autobuses:
  - a) conducta consistente en:
    - i) acuerdos entre transportistas de mercancías por carretera o entre transportistas de viajeros en autocares y autobuses, decisiones de asociaciones de transportistas de mercancías por carretera o de transportistas de viajeros en autocares y autobuses 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 o transportistas de viajeros en autocares y autobuses,
    - 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
  - b) las concentraciones de transportistas de mercancías por carretera o de transportistas de viajeros en autocares y autobuses que impidan significativamente una competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;
- 15) «subsidio»: toda contribución financiera otorgada a un transportista 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 que precede o la no recaudación de ingresos normalmente exigibles;
  - 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 un organismo privado 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;
- 16) «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;
- 17) «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 o de los servicios de autocares y autobuses, con respecto a su trato por parte de las autoridades públicas relevantes a dichos servicios;
- 18) «territorio de la Unión»: el territorio de los Estados miembros en los que sean aplicables el TUE y el TFUE en las condiciones establecidas en dichos Tratados.

*Artículo 3***Derecho a llevar a cabo el transporte permitido de mercancías**

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 permitido de mercancías.
2. El transporte permitido de mercancías 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 7:
  - 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 que:
    - i) las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella,
    - ii) el 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) 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) 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, y
    - v) dicho transporte únicamente constituya una actividad accesoria dentro del conjunto de las actividades de la empresa.

*Artículo 4***Derecho a prestar servicios regulares y servicios regulares especiales de autocares y autobuses**

1. Con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Reglamento, los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido podrán llevar a cabo el transporte permitido de viajeros por autocar y autobús en servicios regulares y servicios regulares especiales.
2. Los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido deben ser titulares de una autorización expedida antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los artículos 6 a 11 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, para efectuar servicios regulares y servicios regulares especiales permitidos de autocares y autobuses por cuenta ajena.
3. Las autorizaciones que sigan siendo válidas con arreglo al apartado 2 del presente artículo podrán seguir utilizándose para los fines indicados en el apartado 1 del presente artículo si han sido renovadas en las mismas condiciones, o modificadas por lo que respecta a las paradas, tarifas u horarios, de conformidad con las normas y procedimientos de los artículos 6 a 11 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, durante un período de validez que no podrá extenderse más allá del 31 de diciembre de 2019.
4. El transporte permitido de viajeros por autocar y autobús realizado, con fines no comerciales y sin carácter lucrativo, por personas físicas o jurídicas establecidas en el Reino Unido podrá llevarse a cabo sin una licencia británica en el sentido del artículo 2, apartado 7, cuando:
  - a) la actividad de transporte solo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica, y
  - b) los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica o hayan sido comprados a plazos por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo y sean conducidos por un miembro del personal de la citada persona física o jurídica o por la propia persona física, o por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma mediante obligación contractual.

Estas operaciones de transporte estarán exentas de cualquier sistema de autorización dentro de la Unión, siempre que la persona que realice la actividad sea titular de una autorización nacional expedida antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009.

5. Un cambio de vehículo o la interrupción del transporte para que parte de un trayecto sea efectuado en otro medio de transporte no afectará a la aplicación del presente Reglamento.

#### Artículo 5

### Acuerdos o pactos bilaterales

Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo ni pacto bilateral con el Reino Unido sobre asuntos que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento con respecto al período de aplicación del presente Reglamento. En relación con dicho período, no deberán otorgar de otro modo a los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido ningún derecho distinto de los otorgados en el presente Reglamento, sin perjuicio de los acuerdos multilaterales existentes.

#### Artículo 6

### Normas sociales y técnicas

Durante el desarrollo del transporte permitido de mercancías o de viajeros por autocar y autobús 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 Consejo <sup>(8)</sup>;
- 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 Consejo <sup>(9)</sup>;
- c) con respecto a los tacógrafos en el transporte por carretera, los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(10)</sup>;
- d) con respecto a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores, los requisitos establecidos en la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(11)</sup>;
- e) 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 Consejo <sup>(12)</sup>;
- f) 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 Consejo <sup>(13)</sup>;
- g) 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 Consejo <sup>(14)</sup>;
- h) con respecto al desplazamiento de trabajadores, los requisitos establecidos por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(15)</sup>;
- i) con respecto a los derechos de los viajeros, el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(16)</sup>.

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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).

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

<sup>(12)</sup> Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

<sup>(13)</sup> Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

<sup>(14)</sup> Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

<sup>(15)</sup> 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).

<sup>(16)</sup> Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

*Artículo 7***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 a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses 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 o a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión no son equivalentes, de iure o de facto, a los concedidos a los transportistas 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 o a los transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión, la Comisión adoptará, sin demora y a fin de restablecer la equivalencia, actos delegados conforme al artículo 11, para:
  - a) suspender la aplicación del artículo 3, apartados 1 y 2, o del artículo 4, apartados 1 a 4, cuando no se concedan derechos equivalentes a los transportistas de la Unión o cuando los derechos concedidos sean mínimos, o
  - b) establecer límites a la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o de los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido o al número de viajes o a ambos, o
  - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.

*Artículo 8***Competencia leal**

1. La Comisión deberá hacer un seguimiento de las condiciones en que los transportistas de la Unión compiten con los transportistas del Reino Unido para prestar los servicios de transporte de mercancías por carretera y los servicios de autocares y autobuses 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 del presente artículo, las condiciones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo son sensiblemente menos favorables que aquellas que disfrutan los transportistas del Reino Unido, la Comisión adoptará, sin demora y con el fin de poner remedio a esta situación, actos delegados conforme al artículo 11, para:
  - a) suspender la aplicación del artículo 3, apartados 1 y 2, o del artículo 4, apartados 1 a 4, cuando las condiciones de competencia para los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o los transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido difieran tanto de las de los transportistas de la Unión que la prestación de servicios por parte de estos últimos no resulte económicamente viable para ellos, o
  - b) establecer límites a la capacidad a disposición de los transportistas de mercancías por carretera del Reino Unido o de transportistas de viajeros en autocares y autobuses del Reino Unido o al número de viajes o a ambos, o
  - c) adoptar restricciones operativas en relación con los tipos de vehículos o las condiciones de circulación.
3. Los actos delegados a que se refiere el apartado 2 se adoptarán, en las condiciones especificadas en dicho apartado, para subsanar las situaciones siguientes:
  - a) la concesión de subsidios por parte del Reino Unido;
  - b) la ausencia de adopción o de aplicación efectiva de una legislación en materia de competencia por parte del Reino Unido;
  - c) la inobservancia por parte del Reino Unido de establecer o mantener una autoridad independiente en materia de competencia;
  - d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas de protección de los trabajadores, de seguridad o protección del medio ambiente 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 normas relativas a la concesión de licencias a transportistas de mercancías por carretera o a transportistas de viajeros en autocares y autobuses que sean inferiores a las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(17)</sup>;

<sup>(17)</sup> Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

- f) la aplicación por parte del Reino Unido de normas relativas a la cualificación y la formación de los conductores profesionales que sean inferiores a las establecidas en la Directiva 2003/59/CE;
  - g) la aplicación por parte del Reino Unido de las normas de tarificación vial y fiscalidad distintas de las normas establecidas en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(18)</sup>, y
  - h) cualquier forma de discriminación contra los transportistas de la Unión.
4. A efectos de la aplicación del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido o a los transportistas del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes del Reino Unido o los transportistas del Reino Unido no faciliten la información solicitada en el plazo razonable fijado por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.

#### Artículo 9

### Ampliación de los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y (CE) n.º 1073/2009

1. En el contexto del transporte de mercancías entre el territorio de la Unión y el territorio del Reino Unido efectuado por transportistas de mercancías por carretera de la Unión sobre la base de derechos concedidos por el Reino Unido, tal como se contempla en el artículo 7 del presente Reglamento, que sean equivalentes a los derechos concedidos en virtud del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplicará a la parte del trayecto realizado en el territorio del Estado miembro de carga o descarga.
2. En el contexto del transporte de viajeros entre el territorio de la Unión y el territorio del Reino Unido efectuado por transportistas de viajeros en autocares y autobuses de la Unión sobre la base de derechos concedidos por el Reino Unido, tal como se contempla en el artículo 7 del presente Reglamento, que sean equivalentes a los derechos concedidos en virtud del presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplicará a la parte del trayecto realizado en el territorio del Estado miembro de recogida o depósito.

#### Artículo 10

### 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 del presente artículo o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 7 y 8.

#### Artículo 11

### Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 7, apartado 2, y en el artículo 8, apartado 2, se otorgan a la Comisión hasta el 31 de diciembre de 2019.
2. Antes de la adopción de un acto delegado con arreglo al artículo 7, apartado 2, o al artículo 8, apartado 2, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
3. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

#### Artículo 12

### Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al 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 el artículo 50, apartado 3, del TUE.

No obstante, el presente Reglamento no se aplicará si un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del TUE ha entrado en vigor a más tardar en dicha fecha.

El presente Reglamento dejará de aplicarse el 31 de diciembre de 2019.

<sup>(18)</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

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

Hecho en Estrasburgo, el 25 de marzo de 2019.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*El Presidente*

G. CIAMBA

---