



Брюксел, 19.12.2018 г.  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно общите правила за гарантиране на основна свързаност на товарния  
автомобилен транспорт във връзка с оттеглянето на Обединено кралство  
Великобритания и Северна Ирландия от Съюза**

(текст от значение за ЕИП)

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### • Основания и цели на предложението

На 29 март 2017 г. Обединеното кралство представи нотификацията за намерението си да се оттегли от Съюза в съответствие с член 50 от Договора за Европейския съюз. Това означава, че ако споразумението за оттегляне<sup>1</sup> не бъде ратифицирано, първичното и вторичното законодателство на Съюза ще престане да се прилага по отношение на Обединеното кралство от 30 март 2019 г. („датата на оттегляне“). Тогава Обединеното кралство ще стане „трета държава“.

В рамките на Съюза свободата за автомобилните превозвачи на товари на държавите членки (автомобилните превозвачи на товари от Съюза) да извършват международен автомобилен превоз на товари се регулира главно въз основа на Регламент (ЕО) № 1072/2009<sup>2</sup>, който определя общите правила за достъп до професията автомобилен превозвач на товари и съответно за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари.

При липса на споразумение за оттегляне услугите за товарен автомобилен транспорт между Обединеното кралство и държавите членки биха престанали да се ръководят от посочените разпоредби. Това би довело до прекратяване на валидността на лицензите на Общността, издадени от Обединеното кралство на автомобилни превозвачи на товари преди датата на оттегляне, и по този начин — до загуба на достъп до пазара на Съюза на автомобилни превози на товари за притежателите на такива лицензи. По аналогичен начин, въз основа на съществуващите лицензи на Общността, автомобилните превозвачи на товари от Европейския съюз също ще загубят автоматичен достъп до пазара на Обединеното кралство на автомобилни превози на товари.

Следователно, ако липсва споразумение за оттегляне, от 30 март 2019 г. в правото на Съюза не би съществувало правно основание автомобилните превозвачи на товари да извършват транспортни услуги за автомобилен превоз на товари между Обединеното кралство и държавите членки. Многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕКМТ/СЕМТ) би станала единствената правна рамка, на която може да се основава продължаването на тези услуги, при условие че превозните средства притежават ЕКМТ/СЕМТ разрешително. Превозно средство, на което е издадено ЕКМТ/СЕМТ разрешително, може да превозва товари между които и да е от 43-те държави, участващи в системата; между тях са 26 от държавите — членки на ЕС-27 (всички, с изключение на Кипър), Обединеното кралство и 16 други държави. След извършването на международен превоз от държавата на регистрация на превозното средство до друга държава от системата на ЕКМТ/СЕМТ са възможни до три превоза, които не включват държавата на регистрация, след което превозното средство трябва да се върне в държавата, където е регистрирано.

Броят ЕКМТ/СЕМТ разрешителни е ограничен за всяка държава членка и те се разпределят на национално равнище от компетентните органи на всяка държава членка.

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

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари, ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.

Разрешителните за 2019 г. вече са разпределени и техният брой не може да се увеличава в кратък срок. Квотите на ЕКМТ/СЕМТ се определят ежегодно и всяка промяна на броя на разрешителните, отпуснати на дадена държава от системата на ЕКМТ, трябва да бъде единодушно одобрена от всички държави от системата на ЕКМТ.

Например през 2019 г. ще има годишни разрешителни за 23 252 превозни средства, регистрирани в ЕС-27. Освен това ще има 984 годишни разрешителни за Обединеното кралство и 23 472 годишни разрешителни за превозни средства от други държави, участващи в системата. Като се има предвид обема на услугите за товарен автомобилен транспорт и стоките, превозвани по шосе, между Обединеното кралство и държавите членки (приблизително 50 милиона тона през 2017 г.; около 30 милиона тона от ЕС-27 към Обединеното кралство и около 20 милиона тона от Обединеното кралство към ЕС-27), очевидно е, че да се разчита единствено на квотната система на ЕКМТ/СЕМТ понастоящем не е адекватно решение за гарантиране на основна транспортна свързаност на товарния автомобилен транспорт непосредствено след датата на оттегляне при липса на споразумение за оттегляне. Съюзът и държавите членки следва да работят за осигуряване на подходящ брой разрешителни, които да са налични в рамките на системата ЕКМТ/СЕМТ, така че да се гарантира основна свързаност.

Товарният автомобилен транспорт между Обединеното кралство и държавите членки е почти изцяло в ръцете на превозвачи от Обединеното кралство и от Съюза. Затова ако тези превозвачи загубят правото си да извършват товарни автомобилни превози между Обединеното кралство и държавите членки, това би довело до сериозни смущения, включително по отношение на обществения ред.

По тази причина е уместно Съюзът да приеме временни извънредни мерки за определен период от време, за да смекчи тези потенциално разрушителни последици за свързаността.

В своето съобщение „Готовност за оттеглянето на Обединеното кралство от Европейския съюз на 30 март 2019 г.: план за извънредни действия“ от 13 ноември 2018 г.<sup>3</sup> Комисията обяви намерението си да предложи извънредни мерки за справяне с възможната ситуация Обединеното кралство да се оттегли от Съюза без споразумение за оттегляне. Що се отнася до автомобилния транспорт, в същото съобщение Комисията посочи, че ЕКМТ/СЕМТ разрешителните могат да позволят значително по-малко трафик между Обединеното кралство и Съюза в сравнение със съществуващите в момента нива.

На 13 декември 2018 г. Европейският съвет (член 50) отново отправи своя призив да се работи още по-усилено по готовността на всички равнища за последствията от оттеглянето на Обединеното кралство, като се вземат предвид всички възможни резултати. Настоящият акт е част от пакет от мерки, които Комисията приема в отговор на този призив.

Така настоящото предложение има за цел да определи временни мерки, уреждащи автомобилния превоз на товари между Съюза и Обединеното кралство след оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза (член 1). Тези мерки имат за цел поддържане на основна свързаност за строго определен, ограничен период (член 9).

---

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

На първо място (член 3) предложеният регламент предвижда едностранно предоставяне на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство на права за двустранен превоз, така че те да могат да продължат да превозват товари между съответните територии.

Правата, предоставени на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство, следва да са в съответствие с правото на Съюза, приложимо към товарния автомобилен транспорт (член 4) и с равностойните права, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза. Предложеният регламент определя механизъм (член 5) за гарантиране, че правата, с които се ползват автомобилните превозвачи на товари от Съюза в Обединеното кралство, са равностойни на правата, предоставени на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство съгласно предложения регламент. Ако тези права не са равностойни, Комисията има правомощието да приеме необходимите мерки за коригиране на ситуацията чрез делегирани актове, включително ограничаване на разрешения за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство допустим капацитет или на броя курсове, или и на двете. Оценката на степента на равностойност и приемането на корективни мерки от страна на Комисията не са свързани само със строго, формално съответствие между двата правни реда; това е така поради значителните различия между съответните пазари и за да се избегне сляп огледален подход, който би могъл в крайна сметка да се окаже противоречащ на интересите на Съюза.

Предложеният регламент, макар да има за цел временно гарантиране на основна свързаност на товарния автомобилен транспорт, определя гъвкав механизъм, който да гарантира за автомобилните превозвачи на товари от Съюза справедливи и равни възможности да се конкурират с превозвачите от Обединеното кралство, след като тази държава престане да бъде обвързана с правото на Съюза. Еднаквите условия на конкуренция изискват и след оттеглянето си Обединеното кралство да продължи да прилага достатъчно високи и равностойни стандарти в областта на товарния автомобилен транспорт по отношение на: лоялната конкуренция, включително регулиране на картелите, злоупотребата с господстващо положение и сливанията; забраната на неправомерни държавни субсидии; защитата на работниците и високо равнище на пътна безопасност; опазването на околната среда; безопасността и сигурността, и стандартите, свързани с издаването на лицензи на автомобилните превозвачи на товари или с квалификацията, обучението и медицинските прегледи на професионалните водачи. Освен това трябва да се гарантира, че превозвачите от Съюза няма да бъдат подложени на дискриминация в Обединеното кралство, независимо дали *de iure* или *de facto*. Затова предложеният регламент възлага на Комисията (член 6) задачата да наблюдава условията на конкуренция между автомобилните превозвачи на товари от Съюза и тези от Обединеното кралство и я оправомощава да приема чрез делегирани актове необходимите мерки за гарантиране, че тези условия винаги остават еднакви.

Въвеждат се необходимите процедури, даващи възможност на държавите членки и на Комисията да проверяват дали автомобилните превозвачи на товари, които внасят стоки в Съюза в съответствие с настоящия регламент, са лицензирани или сертифицирани от Обединеното кралство съгласно съответните стандарти, дали се спазва изцяло съответното национално законодателство и законодателство на Съюза и дали предоставените права не се превишават.

С изрична разпоредба се напомня, че държавите членки не трябва да договарят, нито да сключват с Обединеното кралство двустранни споразумения за товарен автомобилен транспорт по въпроси, попадащи в приложното поле на настоящия регламент, нито по друг начин да предоставят на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство права във връзка с товарния автомобилен транспорт, различни от правата, предоставени с този регламент (член 3). Въпреки това съответните компетентни органи ще могат при необходимост да си сътрудничат за успешното изпълнение на регламента (член 7), така че да има възможно най-малко затруднения в управлението на услугите за товарен автомобилен транспорт, които ще продължат да се извършват под егидата на този регламент след оттеглянето на Обединеното кралство.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложеният регламент е предвиден като *lex specialis* за справяне с някои от последиците от факта, че правилата на Съюза, регламентиращи товарния автомобилен транспорт, по-специално Регламент (ЕО) № 1072/2009, вече няма да се прилагат за автомобилния превоз на товари между Обединеното кралство и останалите държави членки от момента на оттеглянето на Обединеното кралство и при липса на споразумение за оттегляне. Предложените разпоредби са ограничени до необходимото в това отношение, за да бъдат избегнати прекомерни смущения, включително по отношение на обществения ред. Предвидено е да се прилагат за ограничен период. Следователно настоящото предложение е изцяло съгласувано с действащото законодателство, и по-конкретно с Регламент (ЕО) № 1072/2009.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Настоящото предложение допълва правилата на Съюза, уреждащи товарния автомобилен транспорт, по-специално Регламент (ЕО) 1072/2009. Конкретната цел и контекстът на настоящия регламент, както и едностранният му характер, по необходимост изискват ограничителен подход при предоставянето на права, както и специални разпоредби, предназначени за запазване на равните права и еднаквите условия.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Правното основание на предложението е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Този член предоставя основание за приемането на законодателство на ЕС, което по-конкретно предвижда: i) общи правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на една или повече държави членки (член 91, параграф 1, буква а) от ДФЕС); и ii) условията, при които превозвачите, установени извън съответната държавата членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава (член 91, параграф 1, буква б) от ДФЕС).

- **Субсидиарност**

Член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 запазва компетентността на Съюза за сключване на съответни споразумения с трети държави. При липсата на такова споразумение с настоящото предложение за акт би била установена основна свързаност, при условие че се предоставят равностойни права от Обединеното кралство. Такава свързаност би била гарантирана по равностоен начин за трафика до и

от всички точки в Съюза, с което се избягват нарушения на вътрешния пазар. По тази причина са необходими действия на равнището на Съюза и резултатът не може да се постигне чрез действия на равнището на държавите членки.

- **Пропорционалност**

Предложеният регламент се счита за пропорционален, тъй като чрез него могат да се избегнат непропорционални смущения по начин, който същевременно осигурява равни условия на конкуренция за автомобилните превозвачи на товари от Съюза. Той не надхвърля необходимото за постигането на поставената цел. Това се отнася по-специално за условията, при които се предоставят съответните права — свързани, наред с другото, с необходимостта да бъдат предоставени равностойни права от страна на Обединеното кралство и с лоялната конкуренция — както и за ограничеността на режима във времето.

- **Избор на инструмент**

Тъй като актът урежда въпроси, тясно свързани с Регламент (ЕО) № 1072/2009 и също като него е предназначен да осигури напълно хармонизирани условия на конкуренция, той следва да бъде във формата на регламент. Освен това тази форма най-добре отговаря на спешността на ситуацията/контекста, тъй като времето, което остава до оттеглянето (без сключване на споразумение за оттегляне), е твърде кратко и не позволява транспониране на разпоредби, съдържащи се в директива.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Неприложимо поради извънредния, временен и еднократен характер на събитието, налагащо настоящото предложение, което не е свързано с целите на действащото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предизвикателствата в резултат от оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС и възможните решения бяха поставени за обсъждане от различни заинтересовани страни и представители на държави членки.

Обща тема в представените становища е необходимостта от регулаторна намеса за поддържане на определена степен на свързаност по отношение на автомобилния превоз на товари. Когато става въпрос за достъп до пазара на Съюза на автомобилни превози на товари, заинтересованите страни не са в състояние да предприемат собствени извънредни мерки за намаляване на неблагоприятното въздействие на евентуалната липса на споразумение за оттегляне.

На 29 ноември 2018 г. Комисията организира в рамките на работната група на Съвета по член 50 работен форум на ЕС-27 за готовност, по време на който представителите на държавите членки изтъкнаха по-конкретно необходимостта от приемане на извънредни мерки на равнището на ЕС, за да се гарантира основна свързаност между ЕС-27 и Обединеното кралство в случай на липса на споразумение за оттегляне. Беше подчертано по-специално, че многостранната квотна система на ЕКМТ/СЕМТ не

представлява достатъчен и адекватен резервен вариант предвид нейните количествени и качествени ограничения.

При подготовката на предложението тези коментари бяха взети под внимание в необходимата степен.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Съответните заинтересовани страни предоставиха на Комисията няколко форми на оценка на последствията от оттеглянето на Обединеното кралство за сектора на товарния автомобилен транспорт. Според заключенията на тези оценки единственият резервен вариант, с който секторът на товарния автомобилен транспорт разполага — многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕКМТ/СЕМТ) — не би бил в състояние да обхване нуждите на сектора. Недостигът на налични разрешителни за 2019 г. (вж. по-горе) вероятно ще причини значителни затруднения и е възможно двустранният поток на товари, превозвани по шосе, (около 50 милиона тона годишно) вече да не бъде напълно обхванат. Понастоящем над 80 % от автомобилните превози на товари между Обединеното кралство и ЕС-27 се извършват от превозвачи, установени в ЕС-27. В интерес на ЕС-27 е да осигури рамка, която да не ограничава неоправдано двустранните автомобилни превози на товари.

- **Оценка на въздействието**

Оценка на въздействието не е необходима поради изключителния характер на ситуацията и ограничените нужди на периода, през който се осъществява промяната на статута на Обединеното кралство. Няма други варианти на политиката, отличаващи се по същество и в правно отношение от предложения вариант.

- **Основни права**

Настоящото предложение не оказва въздействие върху защитата на основните права.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Не се прилага.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не се прилага.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно общите правила за гарантиране на основна свързаност на товарния автомобилен транспорт във връзка с оттеглянето на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия от Съюза**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>4</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>5</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) На 29 март 2017 г. Обединеното кралство представи нотификацията за намерението си да се оттегли от Съюза съгласно член 50 от Договора за Европейския съюз. Договорите ще престанат да се прилагат по отношение на Обединеното кралство от датата на влизане в сила на споразумение за оттегляне или, при липса на такова, две години след тази нотификация, тоест от 30 март 2019 г., освен ако Европейският съвет в съгласие с Обединеното кралство реши с единодушие да удължи този срок.
- (2) В отношенията с останалите двадесет и седем държави членки и при липсата на специални разпоредби оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза би сложило край на всички произтичащи от правото на Съюза права и задължения във връзка с достъпа до пазара, установени с Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup>.
- (3) Многостранната квотна система на Европейската конференция на министрите на транспорта (ЕКМТ/СЕМТ) е единствената друга съществуваща правна рамка, която би могла да осигури основа за автомобилния превоз на товари между Съюза и Обединеното кралство след датата на оттегляне. Обаче поради ограничения брой налични разрешителни в рамките на системата ЕКМТ/СЕМТ и нейния ограничен обхват по отношение на видовете автомобилни превози,

---

<sup>4</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>5</sup> ОВ С , [...], стр. .

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (текст от значение за ЕИП), ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.



понастоящем тази система е неспособна да отговори изцяло на нуждите от товарен автомобилен транспорт между Съюза и Обединеното кралство.

- (4) По тази причина, с цел да се предотврати настъпването на сериозни смущения, включително по отношение на обществения ред, е необходимо да се установи набор от временни мерки, даващи възможност на лицензираните в Обединеното кралство автомобилни превозвачи на товари да превозват товари по шосе между територията на тази държава и останалите двадесет и седем държави членки. За да се осигури подходящо равновесие между Обединеното кралство и останалите държави членки, такива права следва да бъдат предоставени само ако се предоставят равностойни на тях права и са изпълнени определени условия, гарантиращи лоялната конкуренция.
- (5) За да отразява техния временен характер, наборът от мерки следва да е в сила за ограничен кратък период от време, така че да може да се извърши необходимата подготовка за осигуряване на основна свързаност в системата ЕКМТ/СЕМТ, като не се засяга възможността за евентуално договаряне и влизане в сила на бъдещо споразумение за автомобилния превоз на товари между Съюза и Обединеното кралство.
- (6) В съответствие с принципа на пропорционалност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на поставената цел.
- (7) Настоящият регламент следва да влезе в сила по спешност и да се прилага от деня, следващ този, в който Договорите престанат да се прилагат по отношение на и във Обединеното кралство, ако до тази дата не влезе в сила сключено с Обединеното кралство споразумение за оттегляне.
- (8) Когато е необходимо да се отговори на нуждите на пазара, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, за да възстанови равностойността на правата, предоставени от Съюза на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство, и правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза, и да коригира случаи на нелоялна конкуренция, засягащи автомобилните превозвачи на товари от Съюза. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, зложени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове. Следва да се гарантира, че никой от делегираните актове не влияе неоправдано върху правилното функциониране на вътрешния пазар,

## ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

### *Член 1*

#### **Приложно поле**

С настоящия регламент се определят временни мерки за уреждане на автомобилния превоз на товари между Съюза и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия („Обединеното кралство“) след оттеглянето му от Съюза.

### *Член 2*

#### **Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е регистрирано в Обединеното кралство, или състав от превозни средства, като най-малко моторното превозно средство от състава е регистрирано в Обединеното кралство, и които се използват изключително за превоз на товари. Превозното средство може да е собственост на предприятието, да е закупено от него на изплащане или да е наето, при условие че в последния случай то отговаря на условията на Директива 2006/1/ЕО<sup>7</sup>;
- 2) „двустранен превоз“ означава:
  - а) пътуване с товар, което се извършва от превозно средство, чиито място на отпътуване и място на пристигане са съответно на територията на Съюза и територията на Обединеното кралство, със или без транзитно преминаване през една или повече държави членки или трети държави;
  - б) празен курс, направен във връзка с превоза, посочен в буква а);
- 3) „автомобилен превозвач на товари от Съюза“ означава предприятие, извършващо автомобилен превоз на товари, което притежава валиден лиценз на Общността в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 1072/2009;
- 4) „автомобилен превозвач на товари от Обединеното кралство“ означава предприятие, установено в Обединеното кралство, което има разрешение да извършва автомобилен превоз на товари и притежава валиден лиценз на Обединеното кралство;
- 5) „лиценз на Обединеното кралство“ означава лиценз, издаден от Обединеното кралство за целите на международните превози, включително двустранните превози;
- 6) „конкурентно право“ означава право, което третира следните видове поведение, когато е вероятно то да засяга услугите за товарен автомобилен транспорт:
  - а) поведение, заключаващо се в:

---

<sup>7</sup> Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари, ОВ L 33, 4.2.2006 г., стр. 82.

- i) споразумения между автомобилни превозвачи на товари, решения на асоциации на автомобилни превозвачи на товари и съгласувани практики, чиято цел или резултат е предотвратяването, ограничаването или нарушаването на конкуренцията;
  - ii) злоупотреби с господстващо положение от страна на един или повече автомобилни превозвачи на товари;
  - iii) мерки, предприемани или поддържани в сила от Обединеното кралство в случай на публични предприятия и предприятия, на които Обединеното кралство предоставя специални или изключителни права, и противоречащи на подточка i) или ii); както и
- б) концентрации между автомобилни превозвачи на товари, които значително възпрепятстват ефективната конкуренция, по-специално в резултат на установяване или засилване на господстващо положение;
- 7) „субсидия“ означава всяко финансово съдействие, предоставено на автомобилен превозвач на товари от страна на правителството или на друг държавен орган на каквото и да е равнище, осигуряващо преимущество и включващо:
- а) прякото прехвърляне на парични средства, като например безвъзмездни средства, заеми или вливане на капитали, потенциалното пряко прехвърляне на парични средства, поемането на задължения, като например гаранции по заеми, капиталови инжекции, собственост, защита от изпадане в несъстоятелност или застраховане;
  - б) отписването или несъбирането на приходи, които са дължими;
  - в) предоставянето на стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купуването на стоки или услуги; или
  - г) заплащането на вноски във фондове или упълномощаването или възлагането на частна организация да изпълнява една или повече от функциите, посочени в букви а), б) и в), които обикновено се упражняват от правителството или друг държавен орган и практиката не се отличава от обичайно следваната от правителствата практика.
- Счита се, че не се осигурява преимущество чрез финансово съдействие от страна на правителство или друг държавен орган, ако частен пазарен участник, мотивиран единствено от перспективи за рентабилност, в същото положение както въпросния държавен орган би осигурил същото финансово съдействие;
- 8) „независим орган за защита на конкуренцията“ означава орган, който е натоварен с прилагането и изпълнението на конкурентното право и контрола на субсидиите и отговаря на следните условия:
- а) органът е оперативно независим и разполага с всички необходими ресурси, за да изпълнява задачите си;
  - б) при изпълнението на своите задължения и упражняването на своите правомощия органът има необходимите гаранции за независимост от политическо или друго външно влияние и действа безпристрастно; и
  - в) решенията на този орган подлежат на съдебен контрол;

- 9) „дискриминация“ означава всяко диференциране без обективно основание по отношение на доставките на стоки или услуги, включително на обществени услуги, прилагано във връзка с извършването на услуги за товарен автомобилен транспорт, или при тяхното третиране от държавните органи, свързани с такива услуги;
- 10) „територия на Съюза“ означава територията на държавите членки, към които се прилагат Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз, и съгласно условията, предвидени в тези договори.

### Член 3

#### Право на извършване на двустранни превози

1. Автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство могат да извършват двустранни превози в съответствие с условията, определени в настоящия регламент.
2. Двустранни превози от посочените по-долу видове може да се извършват от установени в Обединеното кралство физически или юридически лица, без да се изисква лиценз на Обединеното кралство по смисъла на член 2, точка 5:
  - а) превоз на поща като универсална услуга;
  - б) превоз на повредени или аварирани превозни средства;
  - в) превоз на товари с моторни превозни средства, чиято максимално допустима маса в натоварено състояние, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона;
  - г) превоз на лекарствени продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия;
  - д) превоз на товари, при условие че:
    - i) превозваните товари са собственост на предприятието или са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, преработени или ремонтирани от предприятието;
    - ii) целта на пътуването е превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън предприятието поради негови собствени изисквания;
    - iii) моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, се управляват от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение;
    - iv) превозните средства, превозващи товарите, са собственост на предприятието или са закупени от него на изплащане, или са наети, при условие че в последния случай те отговарят на условията на Директива 2006/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2006 г. относно използването на превозни средства, наети без шофьори, за автомобилен превоз на товари (12); и
    - v) такъв превоз има само допълнителен характер спрямо основните дейности на предприятието.

3. Държавите членки нямат право да договарят, нито да сключват двустранни споразумения или спогодби с Обединеното кралство по въпроси, които попадат в приложното поле на настоящия регламент. Без да се засягат съществуващите двустранни споразумения, те не следва другояче да предоставят на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство права, различни от предоставените с настоящия регламент.

#### Член 4

### Социални и технически правила

При двустранните превози в съответствие с настоящия регламент се спазват следните правила:

- а) по отношение на транспортните работници и самостоятелно заетите водачи — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>8</sup>;
- б) по отношение на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт — изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>;
- в) по отношение на тахографите в автомобилния транспорт — изискванията на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>10</sup>;
- г) по отношение на максимално допустимите размери и маси на някои пътни превозни средства — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 96/53/ЕО на Съвета<sup>11</sup>;
- д) по отношение на монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 92/6/ЕИО на Съвета<sup>12</sup>;
- е) по отношение на задължителното използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства —

<sup>8</sup> Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи дейности в автомобилния транспорт, ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

<sup>9</sup> Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

<sup>10</sup> Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1.

<sup>11</sup> Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик, ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 5.

<sup>12</sup> Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността, ОВ L 057, 2.3.1992 г., стр. 27.

изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 91/671/ЕИО на Съвета<sup>13</sup>;

- ж) по отношение на командироването на работници — изискванията, определени от държавите членки в съответствие с Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>.

## Член 5

### Равностойност на правата

1. Комисията наблюдава правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза, и условията за тяхното упражняване.
2. Ако тя установи, че правата, предоставени от Обединеното кралство на автомобилните превозвачи на товари от Съюза, не са *de jure* или *de facto* равностойни на правата, предоставени на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство съгласно настоящия регламент, или че тези права не са еднакво валидни за всички автомобилни превозвачи на товари от Съюза, за да възстанови равностойността, Комисията може чрез делегирани актове:
  - а) да въведе ограничения за допустимия капацитет, разрешен за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство, или за броя курсове, или и за двете;
  - б) да преустанови прилагането на настоящия регламент; или
  - в) да приеме всякакви други подходящи мерки.

## Член 6

### Лоялна конкуренция

1. Комисията наблюдава условията, при които автомобилните превозвачи на товари от Съюза се конкурират с автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство за предоставянето на услуги за товарен автомобилен транспорт, обхванати от настоящия регламент.
2. Ако тя установи, че в резултат от която и да е от ситуациите по параграф 3 тези условия са осезаемо по-неблагоприятни от условията, предоставяни на автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство, за да коригира тази ситуация Комисията може чрез делегирани актове:
  - а) да въведе ограничения за допустимия капацитет, разрешен за автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство, или за броя курсове, или и за двете;
  - б) да преустанови прилагането на настоящия регламент; или

<sup>13</sup> Директива на Съвета от 16 декември 1991 г. относно задължителното използване на обезопасителни колани и на системи за обезопасяване на деца в превозните средства, ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 26.

<sup>14</sup> Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 г. относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги, ОВ L 18, 21.1.1997 г., стр. 1.

- в) да приеме всякакви други подходящи мерки.
3. Делегираните актове съгласно параграф 2 може да се приемат за коригиране на ситуации, в които:
- а) Обединеното кралство отпуска субсидии;
  - б) Обединеното кралство не е въвело или не прилага ефективно конкурентното право;
  - в) Обединеното кралство не е създадо или не поддържа независим орган за защита на конкуренцията;
  - г) Обединеното кралство прилага стандарти за защита на работниците, за безопасност и сигурност или за опазване на околната среда, или по отношение на издаването на лицензи на автомобилните превозвачи на товари, или по отношение на квалификацията, обучението и медицинските прегледи на професионалните водачи, които са по-ниски от стандартите, заложи в правото на Съюза, или ако в правото на Съюза липсват съответни разпоредби — по-ниски от стандартите, прилагани от всички държави членки, или при всички случаи по-ниски от съответните международни стандарти;
  - д) Обединеното кралство прилага правила за заплащането на пътни такси и за облагане с данъци, различаващи се от правилата, установени в Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup>; както и
  - е) е налице каквато и да било форма на дискриминация спрямо автомобилните превозвачи на товари от Съюза.
4. За целите на параграф 1 Комисията може да иска информация от компетентните органи на Обединеното кралство или от автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство. В случай че компетентните органи на Обединеното кралство или автомобилните превозвачи на товари от Обединеното кралство не предоставят поисканата информация в рамките на определения от Комисията разумен срок или предоставят непълна информация, Комисията може да предприеме действия в съответствие с параграф 2.

#### Член 7

#### Консултиране и сътрудничество

1. При необходимост компетентните органи на държавите членки се консултират и си сътрудничат с компетентните органи на Обединеното кралство, за да осигурят изпълнението на настоящия регламент.
2. При поискване държавите членки предоставят на Комисията без неоправдано забавяне всяка информация, получена съгласно параграф 1, или всяка друга информация, свързана с изпълнението на член 5 и член 6 от настоящия регламент.

---

<sup>15</sup> Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури, ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42.

## Член 8

### Упражняване на делегирането

1. Преди да приеме делегиран акт съгласно член 5, параграф 2 или член 6, параграф 2, Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, заложи в Междуйнституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година\*.
2. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

## Член 9

### Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от деня след този, в който Договорите престанат да се прилагат по отношение на Обединеното кралство по силата на член 50, параграф 3 от Договора за Европейския съюз.

Настоящият регламент обаче не се прилага, ако до тази дата е влязло в сила споразумение за оттегляне, сключено с Обединеното кралство в съответствие с член 50, параграф 2 от Договора за Европейския съюз.

Настоящият регламент се прилага до 31 декември 2019 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*