



V Bruselu dne 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní dopravě s
ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dne 29. března 2017 oznámilo Spojené království svůj záměr vystoupit z Unie podle článku 50 Smlouvy o Evropské unii. To znamená, že nebude-li dohoda o vystoupení¹ ratifikována, přestane pro Spojené království ode dne 30. března 2019 (dále jen „datum vystoupení“) platit veškeré primární a sekundární právo Unie. Spojené království se v tom okamžiku stane třetí zemí.

V rámci Unie je svoboda podnikatelů v silniční nákladní dopravě (podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie) provozovat mezinárodní silniční nákladní přepravu upravena především na základě nařízení (ES) č. 1072/2009², které stanoví společná pravidla pro přístup k výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě a pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

V případě neexistence dohody o vystoupení by se služby silniční nákladní dopravy mezi Spojeným královstvím a členskými státy po vystoupení Spojeného království přestaly řídit uvedeným nařízením. To by vedlo k pozbytí platnosti licencí Společenství, které Spojené království vydalo podnikatelům v silniční nákladní dopravě do data vystoupení, a tudíž ke ztrátě přístupu držitelů těchto licencí na trh silniční nákladní dopravy. Podobně by podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Evropské unie působící na základě stávajících licencí Společenství rovněž přišli o automatický přístup na trh silniční nákladní dopravy Spojeného království.

Z toho vyplývá, že bez dohody o vystoupení by ode dne 30. března 2019 neexistoval v právu Unie žádný základ pro to, aby podnikatelé v silniční nákladní dopravě mohli poskytovat služby silniční nákladní dopravy mezi Spojeným královstvím a členskými státy. Mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT) by se tak stal jediným právním rámcem, na němž by mohlo být založeno zachování těchto služeb za podmínky držení povolení ECMT. Vozidlo vybavené povolením ECMT může přepravovat zboží mezi všemi 43 zeměmi zapojenými do tohoto systému, mezi něž patří 26 členských států EU-27 (všechny kromě Kypru), Spojené království a šestnáct dalších zemí. Po mezinárodní přepravě zboží ze země registrace vozidla do jiné země ECMT je možné uskutečnit až tři přepravy mimo zemi registrace, než se vozidlo musí vrátit do země, kde je registrováno.

Počet povolení ECMT je pro každý členský stát omezen a povolení jsou distribuována na vnitrostátní úrovni příslušnými orgány jednotlivých členských států. Povolení na rok 2019 již byla distribuována a jejich počet nelze v krátké době zvýšit. Kvóty ECMT jsou stanovovány každoročně a veškeré změny počtu povolení přidělených jednotlivým zemím ECMT musí být jednomyslně schváleny všemi zeměmi ECMT.

Například v roce 2019 bude vydáno 23 252 ročních povolení pro vozidla registrovaná v EU-27. Dále bude k dispozici 984 ročních povolení pro Spojené království a 23 472 ročních povolení pro vozidla z jiných zemí zapojených do systému. Vzhledem k objemu služeb silniční nákladní dopravy a zboží přepravovaného po silnici mezi Spojeným královstvím a

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

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

členskými státy (přibližně 50 milionů tun v roce 2017, asi 30 milionů tun z EU-27 do Spojeného království a přibližně 20 milionů tun ze Spojeného království do EU-27) je zřejmé, že samotný systém kvót ECMT nyní nepředstavuje vhodné řešení k zajištění základního dopravního propojení v silniční nákladní dopravě ihned po datu vystoupení, nebude-li existovat dohoda o vystoupení. Unie a členské státy by měly pracovat na tom, aby v rámci systému ECMT byl k dispozici dostatečný počet povolení k zajištění základního propojení.

Silniční nákladní přepravu mezi Spojeným královstvím a členskými státy provozují téměř výhradně podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království a z Unie. Pokud by tito podnikatelé ztratili své právo provozovat silniční nákladní dopravu mezi Spojeným královstvím a členskými státy, mělo by to za následek vážné komplikace, a to i pokud jde o veřejný pořádek.

Je proto vhodné, aby Unie přijala dočasná a časově omezená alternativní opatření s cílem zmírnit tyto potenciálně rušivé účinky na propojení.

Ve sdělení „Příprava na vystoupení Spojeného království z Evropské unie dne 30. března 2019: alternativní akční plán“ ze dne 13. listopadu 2018³ oznámila Komise svůj záměr navrhnout řadu alternativních opatření, která by řešila možnost, že by Spojené království vystoupilo z Unie bez dohody o vystoupení. Ohledně silniční dopravy Komise v tomto sdělení poukázala na skutečnost, že ve srovnání se stávající úrovní by povolení ECMT umožňovala podstatně menší provoz mezi Unií a Spojeným královstvím, než je tomu v současnosti.

Evropská rada (článek 50) zopakovala dne 13. prosince 2018 svou výzvu, aby se na všech úrovních zintenzivnila práce zajišťující připravenost na důsledky vystoupení Spojeného království, a to při zohlednění veškerých možných vyústění. Tento akt je součástí balíčku opatření, která Komise přijímá v reakci na tuto výzvu.

Cílem předkládaného návrhu je tedy stanovit dočasná opatření upravující silniční nákladní přepravu mezi Unií a Spojeným královstvím po jeho vystoupení z Unie (článek 1). Tato opatření jsou určena k zachování základního propojení po přísně omezenou dobu (článek 9).

V první řadě navrhované nařízení (článek 3) stanoví jednostranné udělení práv na dvoustrannou přepravu podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, aby tito podnikatelé mohli nadále přepravovat zboží mezi oběma územími.

Práva udělená podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království musí být v souladu s příslušnými právními předpisy Unie, které se vztahují na silniční nákladní dopravu (článek 4), a rovnocenná s právy udělenými Spojeným královstvím podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie. Navrhované nařízení stanoví mechanismus (článek 5) zajišťující, aby práva, která požívají podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie ve Spojeném království, byla rovnocenná právům uděleným podle navrhovaného nařízení podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království. Pokud by tomu tak nebylo, je Komise zmocněna přijmout opatření nezbytná k nápravě situace prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, například omezením počtu jízd či přípustné kapacity, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, nebo obojího. Posouzení míry rovnocennosti a přijetí nápravných opatření Komisí není vázáno pouze na přísnou, formální shodu mezi těmito dvěma právními řády, neboť mezi příslušnými trhy existují

³ COM(2018) 880 final.

značné rozdíly a je záhodno vyhnout se automatickému kopírování předpisů, které by nakonec mohlo být v rozporu se zájmem Unie.

Navrhované nařízení má sice za cíl dočasně zajistit základní propojení silniční nákladní dopravy, stanoví ale pružný mechanismus zajišťující, aby podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie mohli za spravedlivých a rovných podmínek konkurovat podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, jakmile Spojené království přestane být vázáno právem Unie. Rovné podmínky vyžadují, aby Spojené království i po svém vystoupení nadále uplatňovalo v oblasti silniční nákladní dopravy dostatečně vysoké a srovnatelné normy, pokud jde o: spravedlivou hospodářskou soutěž včetně regulace kartelů, zneužívání dominantního postavení a fúzí, zákaz neodůvodněných vládních subvencí, ochranu pracujících a vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu, ochranu životního prostředí, bezpečnost a ochranu, nebo normy týkající se udělování licencí podnikatelům v silniční nákladní dopravě nebo kvalifikace, odborné přípravy a lékařských prohlídek pro řidiče z povolání. Kromě toho je třeba zajistit, aby dopravci z Unie nebyli *de iure* ani *de facto* ve Spojeném království diskriminováni. V navrhovaném nařízení je tedy Komisi (článek 6) svěřen úkol sledovat podmínky hospodářské soutěže mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě z Unie a Spojeného království a Komise je zmocněna přijímat nezbytná opatření prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, aby byla zaručena trvalá vyrovnanost těchto podmínek.

Stanoví se nezbytné postupy, které členskými státy a Komisi umožní ověřit, zda podnikatelé v silniční nákladní dopravě přepravující zboží do Unie podle tohoto nařízení mají licenci nebo osvědčení od Spojeného království v souladu s příslušnými normami, zda jsou dodržovány všechny příslušné vnitrostátní a unijní předpisy a zda povolená práva nejsou překračována.

Dále se výslovně uvádí, že ve věcech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení nesmí členské státy sjednávat nebo uzavírat se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody o silniční nákladní dopravě a že nesmí podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království v souvislosti se silniční nákladní dopravou jinak udělovat další práva než ta, která jsou přiznána v tomto nařízení (článek 3). Příslušné orgány budou nicméně moci podle potřeby spolupracovat v zájmu řádného provádění nařízení (článek 7), aby bylo co nejméně narušeno řízení služeb silniční nákladní dopravy, které budou i nadále poskytovány na základě tohoto nařízení i po vystoupení Spojeného království z EU.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Toto navrhované nařízení je zamýšleno jako *lex specialis*, který by řešil některé důsledky skutečnosti, že pravidla Unie upravující silniční nákladní dopravu, zejména nařízení (ES) č. 1072/2009, se okamžikem vystoupení Spojeného království z EU a v případě neexistence dohody o vystoupení přestanou vztahovat na silniční nákladní přepravu mezi Spojeným královstvím a zbývajících členskými státy. Navrhované podmínky jsou v tomto ohledu omezeny na to, co je nezbytné, aby nedocházelo k nepřiměřeným komplikacím, a to i pokud jde o veřejný pořádek. Jejich použití má být omezeno pouze na určitou dobu. Návrh je tedy plně v souladu se stávajícími právními předpisy, zejména s nařízením (ES) č. 1072/2009.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh doplňuje pravidla Unie upravující silniční nákladní přepravu, zejména nařízení (ES) č. 1072/2009. Zvláštní účel a kontext tohoto nařízení i jeho jednostranná povaha nezbytně vyžadují restriktivní přístup při udělování práv, jakož i zavedení zvláštních ustanovení určených k zachování rovnosti práv a rovných podmínek.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Tento článek je základem pro přijímání právních předpisů EU, které zejména stanoví: i) společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států (čl. 91 odst. 1 písm. a) SFEU) a ii) podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenti tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu (čl. 91 odst. 1 písm. b) SFEU).

• Subsidiarita

Podle čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1072/2009 má pouze Unie právo uzavírat příslušné dohody s třetími zeměmi. V případě neexistence uvedené dohody by tento navrhovaný akt stanovil základní propojení pod podmínkou, že Spojené království udělí rovnocenná práva. Toto propojení by bylo zajištěno rovným způsobem pro dopravu do a ze všech míst v Unii, čímž by se zabránilo narušení vnitřního trhu. Je proto nezbytné opatření na úrovni Unie a výsledku by nebylo možné dosáhnout prostřednictvím opatření na úrovni členských států.

• Proporcionalita

Navrhované nařízení je považováno za přiměřené, neboť dokáže zabránit nepřiměřeným komplikacím způsobem, který rovněž zajistí rovné podmínky hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční nákladní dopravě z Unie. Nařízení nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné. Platí to zejména pro přiznání příslušných práv, které je mimo jiné podmíněno nutností, aby Spojené království udělilo stejná práva a probíhala spravedlivá hospodářská soutěž, a dále pro časové omezení uvedeného režimu.

• Volba nástroje

Vzhledem k tomu, že tento akt upravuje záležitosti úzce vázané na nařízení (ES) č. 1072/2009 a jeho účelem je podobně jako u uvedeného nařízení zajistit plně harmonizované podmínky hospodářské soutěže, měl by mít formu nařízení. Tato forma rovněž nejlépe odpovídá naléhavosti situace/kontextu, neboť doba, která zbývá do vystoupení (nebude-li uzavřena dohoda o vystoupení), je příliš krátká na to, aby umožnila provedení ustanovení ve směrnici.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Není možné vzhledem k výjimečné, dočasné a jednorázové povaze události, která vyvolala tento návrh a jež se nevztahuje k cílům stávajících právních předpisů.

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Na problémy spojené s vystoupením Spojeného království z EU upozornily a možná řešení navrhly různé zúčastněné strany a zástupci členských států.

Společným tématem v prezentovaných názorech byla nutnost regulačního zásahu zaměřeného na zachování určité míry propojení v silniční nákladní přepravě. Co se týče přístupu na trh silniční nákladní dopravy v Unii, ke zmírnění škodlivých účinků případné absence dohody o vystoupení nemohou zúčastněné strany přijmout vlastní alternativní opatření.

Dne 29. listopadu 2018 Komise uspořádala v rámci pracovní skupiny Rady k článku 50 pracovní setkání EU-27 na téma připravenosti, na němž zástupci členských států zejména zdůraznili, že je třeba přijmout alternativní opatření na úrovni EU s cílem zajistit základní propojení mezi EU-27 a Spojeným královstvím v případě neexistence dohody o vystoupení. Upozornili zejména na to, že mnohostranný systém kvót ECMT nepředstavuje vzhledem ke svým kvantitativním a kvalitativním omezením dostatečnou a přiměřenou záložní možnost.

Tyto připomínky byly při přípravě návrhu náležitě zohledněny.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Príslušné zúčastněné strany postoupily Komisi několik posouzení (v různé formě) důsledků vystoupení Spojeného království pro odvětví silniční nákladní dopravy. Z těchto posouzení vyplývá, že jediná záložní možnost dostupná v odvětví silniční dopravy, tj. mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT), by nepostačovala k pokrytí potřeb odvětví. Nedostatek povolení dostupných pro rok 2019 (viz výše) by pravděpodobně způsobil vážné komplikace a vzájemný tok zboží po silnici (přibližně 50 milionů tun ročně) by nejspíš nebylo možné plně pokrýt. Více než 80 % silniční nákladní přepravy mezi Spojeným královstvím a EU-27 v současnosti uskutečňují dopravci usazení v EU-27. Je tedy v zájmu zemí EU-27 stanovit rámec, který dvoustrannou silniční přepravu nepřiměřeně neomezí.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů není nutné vzhledem k výjimečné povaze této situace a omezeným potřebám v období, v němž probíhá změna statusu Spojeného království. Jiné věcné ani právní možnosti než ta navrhovaná nejsou k dispozici.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Nevztahuje se na tento návrh.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní dopravě s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Spojené království dne 29. března 2017 oznámilo svůj záměr vystoupit z Unie na základě článku 50 Smlouvy o Evropské unii. Ode dne vstupu dohody o vystoupení v platnost, nebo v případě, že nebude uzavřena, dva roky po uvedeném oznámení, tj. počínaje 30. březnem 2019, se přestanou na Spojené království vztahovat Smlouvy, nerozhodne-li Evropská rada jednomyslně po dohodě se Spojeným královstvím o prodloužení této lhůty.
- (2) Vystoupení Spojeného království z Unie by ve vztahu ke zbývajícím dvaceti sedmi členskými státy a při neexistenci zvláštních ustanovení ukončilo platnost veškerých práv a povinností vyplývajících z práva Unie, pokud jde o přístup na trh stanovený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009⁶.
- (3) Mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT) je jediný další dostupný právní rámec, který by mohl poskytnout základ pro silniční nákladní přepravu mezi Uníí a Spojeným královstvím po datu vystoupení. Vzhledem k omezenému počtu povolení, jež jsou v současné době v systému ECMT k dispozici, a jeho omezené působnosti, pokud jde o zahrnuté typy přepravních operací, však tento systém v současné době nepostačuje k tomu, aby plně řešil potřeby silniční nákladní dopravy mezi Uníí a Spojeným královstvím.
- (4) Aby se zabránilo následným vážným komplikacím, a to i pokud jde o veřejný pořádek, je proto nezbytné stanovit dočasný soubor opatření, která podnikatelům v silniční

⁴ Úř. věst. C , , s. .⁵ Úř. věst. C , [...], s. .⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Text s významem pro EHP), Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

nákladní dopravě s licenci ze Spojeného království umožní přepravovat zboží po silnici mezi jeho územím a zbývajících dvaceti sedmi členskými státy. Aby byla zajištěna řádná rovnováha mezi Spojeným královstvím a zbývajících členskými státy, měla by být takto udělená práva podmíněna poskytnutím rovnocenných práv a měla by podléhat určitým podmínkám zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž.

- (5) Aby se zohlednila dočasná povaha tohoto souboru opatření, měl by být omezen na krátké časové období, aby bylo umožněno provedení potřebné úpravy pro zajištění základního propojení v systému ECMT a aniž by bylo dotčeno možné sjednání a vstup v platnost budoucí dohody mezi Unií a Spojeným královstvím o silniční nákladní dopravě.
- (6) V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (7) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost co nejdříve a mělo by se použít ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou pro Spojené království a ve Spojeném království platit, nevstoupí-li do uvedeného data v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím.
- (8) Je-li to nezbytné k řešení potřeb trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie s cílem obnovit rovnocennost práv udělených Unií podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království s právy udělenými ze strany Spojeného království podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a napravit případy nekalé soutěže na úkor podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci zejména obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty ve stejnou dobu jako odborníci z členských států a jejich odborníci mají systematický přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci. Je třeba zajistit, aby žádný takový akt v přenesené pravomoci nepřiměřeně neovlivnil řádné fungování vnitřního trhu,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto nařízení stanoví dočasná opatření upravující silniční nákladní přepravu mezi Unií a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska (dále jen „Spojené království“) po jeho vystoupení z Unie.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „vozidlem“ se rozumí motorové vozidlo registrované ve Spojeném království nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno ve Spojeném

království, pokud jsou určeny výlučně pro nákladní přepravu. Vozidlo může patřit podniku, být jím koupeno na úvěr nebo je může mít podnik v pronájmu, za předpokladu, že v posledně uvedeném případě toto vozidlo splňuje podmínky směrnice 2006/1/ES⁷;

- 2) „dvoustrannou přepravou“ se rozumí:
 - a) jízda vozidla s nákladem, při které leží výchozí a cílové místo na území Unie a na území Spojeného království, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
 - b) jízda bez nákladu související s přepravami uvedenými v písmeni a);
- 3) „podnikatelem v silniční nákladní dopravě z Unie“ se rozumí podnik provozující silniční nákladní přepravu, který je držitelem platné licence Společenství v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 1072/2009;
- 4) „podnikatelem v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království“ se rozumí podnik usazený ve Spojeném království, který je oprávněn provozovat silniční nákladní přepravu a je držitelem platné licence Spojeného království;
- 5) „licencí Spojeného království“ se rozumí licence vydaná Spojeným královstvím pro účely mezinárodní přepravy včetně dvoustranné přepravy;
- 6) „právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže“ se rozumí právní předpisy, které se zabývají následujícím jednáním, pokud může ovlivnit služby silniční nákladní dopravy:
 - a) jednání, které má formu:
 - i) dohod mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě, rozhodnutí sdružení podnikatelů v silniční nákladní dopravě a jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo účinkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže;
 - ii) zneužívání dominantního postavení ze strany jednoho nebo více podnikatelů v silniční nákladní dopravě;
 - iii) opatření přijatých nebo zachovávaných v platnosti Spojeným královstvím pro veřejné podniky a podniky, kterým Spojené království uděluje zvláštní nebo výhradní práva, která jsou v rozporu s body i) nebo ii), a
 - b) spojování podnikatelů v silniční nákladní dopravě ve vzájemné shodě, jež významně brání účinné hospodářské soutěži, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení;
- 7) „subvencí“ se rozumí jakýkoli finanční příspěvek poskytnutý podnikateli v silniční nákladní dopravě vládou nebo jiným veřejným subjektem na jakékoli úrovni, který přináší výhodu, což zahrnuje:
 - a) přímý převod finančních prostředků, například ve formě grantu, půjčky či účasti na základním kapitálu, potenciální přímý převod finančních prostředků ve prospěch podniku nebo převzetí jeho závazků, například formou úvěrových záruk, kapitálových vkladů, vlastnictví, ochrany před úpadkem nebo pojištění;
 - b) prominutí nebo nevybrání příjmů, které jsou jinak splatné;

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ze dne 18. ledna 2006 o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží, Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 82.

- c) poskytování zboží nebo služeb kromě obecné infrastruktury, nebo pořízení zboží či služeb nebo
 - d) provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu, nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí popsanych v písmenech a), b) a c), jež by za běžných okolností prováděla vláda nebo jiný veřejný subjekt a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami.
Finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo jiným veřejným subjektem není považován za výhodu, pokud by soukromý účastník trhu působící pouze na základě vyhlídky na dosažení zisku, který je ve stejné situaci jako dotyčný veřejný subjekt, poskytl stejný finanční příspěvek;
- 8) „nezávislým orgánem pro hospodářskou soutěž“ se rozumí orgán, který je odpovědný za uplatňování a prosazování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže, jakož i za kontrolu subvencí a splňuje tyto podmínky:
- a) orgán je funkčně nezávislý a je náležitě vybaven zdroji potřebnými k plnění svých úkolů;
 - b) při plnění svých povinností a výkonu svých pravomocí má orgán potřebné záruky nezávislosti na politickém nebo jiném vnějším vlivu a jedná nestranně a
 - c) rozhodnutí orgánu podléhají soudnímu přezkumu;
- 9) „diskriminací“ se rozumí jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu ve vztahu k dodávkám zboží či služeb, včetně veřejných služeb, využívaných k provozování služeb silniční nákladní dopravy, nebo ve vztahu k zacházení s nimi ze strany veřejných orgánů příslušných pro tyto služby;
- 10) „územím Unie“ se rozumí území členských států, na které se vztahuje Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie za podmínek v nich stanovených.

Článek 3

Právo provozovat dvoustrannou přepravu

1. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království mohou za podmínek stanovených v tomto nařízení provozovat dvoustrannou přepravu.
2. Dvoustrannou přepravu následujících druhů mohou provozovat fyzické či právnické osoby usazené ve Spojeném království, aniž by byla požadována licence Spojeného království ve smyslu čl. 2 odst. 5:
 - a) přeprava poštovních zásilek v rámci univerzální služby;
 - b) přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel;
 - c) přeprava zboží motorovými vozidly, jejichž celková přípustná hmotnost včetně celkové hmotnosti připojeného vozidla nepřesahuje 3,5 tuny;
 - d) přeprava léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálu pro poskytování pomoci v naléhavých případech (zejména při živelných pohromách);
 - e) přeprava zboží, pokud

- i) přepravované zboží je ve vlastnictví podniku nebo je jím prodáváno, kupováno, pronajímáno, najímáno, vyráběno, získáváno, zpracováváno nebo opravováno;
 - ii) účelem přepravy je převést zboží z podniku nebo do podniku, nebo jeho přemístění jak uvnitř podniku, nebo mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu;
 - iii) motorová vozidla vykonávající takovou přepravu musí být řízena zaměstnanci podniku nebo jím dána k dispozici na základě smluvního závazku;
 - iv) vozidla přepravující náklad patří podniku, byla jím koupena na úvěr nebo je má podnik v pronájmu, za předpokladu, že v posledně uvedeném případě tato vozidla splňují podmínky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ze dne 18. ledna 2006 o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží, a
 - v) taková přeprava je pouze pomocnou činností v rámci celkové činnosti podniku.
3. Členské státy nesjednají ani neuzavřou se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody nebo ujednání o záležitostech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení. Aniž jsou dotčeny stávající mnohostranné dohody, neudělí členské státy podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království jiná práva než ta, jež jsou udělena v tomto nařízení.

Článek 4

Sociální a technická pravidla

V rámci dvoustranné přepravy v souladu s tímto nařízením se dodržují následující pravidla:

- a) pokud jde o mobilní pracovníky a samostatně výdělečně činné řidiče, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES⁸;
- b) pokud jde o některé předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006⁹;
- c) pokud jde o tachografy v silniční dopravě, požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014¹⁰;
- d) pokud jde o maximální přípustné rozměry a hmotnosti určitých silničních vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 96/53/ES¹¹;

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.

- e) pokud jde o montáž a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 92/6/EHS¹²;
- f) pokud jde o povinné používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 91/671/EHS¹³;
- g) pokud jde o vysílání pracovníků, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES¹⁴.

Článek 5

Rovnocennost práv

1. Komise sleduje práva, která Spojené království udělí podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie, a podmínky jejich výkonu.
2. Shledá-li Komise, že práva udělená Spojeným královstvím podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie nejsou *de iure* nebo *de facto* rovnocenná právům uděleným podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království podle tohoto nařízení, nebo že těchto práv nemohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie, může za účelem obnovení rovnocennosti prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci:
 - a) omezit přípustnou kapacitu, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, počet jízd nebo obojí;
 - b) pozastavit používání tohoto nařízení nebo
 - c) přijmout jiná vhodná opatření.

Článek 6

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Komise sleduje podmínky, za nichž podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie konkurují podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, pokud jde o poskytování služeb silniční nákladní dopravy v působnosti tohoto nařízení.
2. Shledá-li Komise, že v důsledku některé situace uvedené v odstavci 3 jsou tyto podmínky výrazně méně příznivé, než jaké mají podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, může k nápravě této situace prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci:

¹¹ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 5.

¹² Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství, Úř. věst. L 057, 2.3.1992, s. 27.

¹³ Směrnice Rady ze dne 16. prosince 1991 o povinném používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech, Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 26.

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb, Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1.

- a) omezit přípustnou kapacitu, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, počet jízd nebo obojí;
 - b) pozastavit používání tohoto nařízení nebo
 - c) přijmout jiná vhodná opatření.
3. Akty v přenesené pravomoci podle odstavce 2 mohou být přijímány k nápravě těchto situací:
- a) poskytování subvencí Spojeným královstvím;
 - b) neschopnost Spojeného království zavést nebo účinně uplatňovat právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže;
 - c) neschopnost Spojeného království zřídit nebo zachovat nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž;
 - d) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti ochrany pracovníků, bezpečnosti, ochrany nebo životního prostředí nebo norem týkajících se udělování licencí podnikatelům v silniční nákladní dopravě nebo kvalifikace, odborné přípravy a lékařských prohlídek pro řidiče z povolání, které jsou nižší než normy stanovené v právu Unie, nebo pokud příslušná ustanovení v právu Unie neexistují, nižší než normy uplatňované všemi členskými státy, nebo v každém případě nižší než příslušné mezinárodní normy;
 - e) uplatňování Spojeným královstvím pravidel pro výběr silničních poplatků a zdanění, jež se odchyľují od pravidel stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES¹⁵, a
 - f) jakákoli forma diskriminace podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie.
4. Pro účely odstavce 1 může Komise žádat příslušné orgány Spojeného království nebo podnikatele v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království o informace. Pokud příslušné orgány Spojeného království nebo podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království neposkytnou požadované informace v přiměřené lhůtě stanovené Komisí nebo poskytnou neúplné informace, může Komise postupovat v souladu s odstavcem 2.

Článek 7

Konzultace a spolupráce

1. Příslušné orgány členských států vedou konzultace a spolupracují s příslušnými orgány Spojeného království tak, aby bylo zajištěno provádění tohoto nařízení.
2. Členské státy na požádání neprodleně poskytnou Komisi veškeré informace získané podle odstavce 1 nebo jakékoli jiné informace důležité pro provádění článku 5 a 6 tohoto nařízení.

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.

Článek 8

Výkon přenesené pravomoci

1. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci podle čl. 5 odst. 2 nebo čl. 6 odst. 2 vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016*.
2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 9

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou na základě čl. 50 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii pro Spojené království platit.

Toto nařízení se však nepoužije v případě, jestliže do uvedeného data vstoupí v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím v souladu s čl. 50 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii.

Toto nařízení se použije do 31. prosince 2019.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*