



Brüssel, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline autoveoühendus seoses Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust väljaastumisega

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Ühendkuningriik esitas 29. märtsil 2017 Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohase teate oma kavatsuse kohta liidust välja astuda. See tähendab seda, et kui väljaastumislepingut¹ ei ratifitseerita, lõpetatakse 30. märtsil 2019 (edaspidi „väljaastumiskuupäev“) liidu esmaste ja teiseste õigusaktide kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes. Siis saab Ühendkuningriigist „kolmas riik“.

Liidus on liikmesriikide veoste autoveo-ettevõtjate (edaspidi „liidu veoste autoveo-ettevõtjad“) vabadus veoste rahvusvahelise autoveo teenust osutada reguleeritud peamiselt määrusega (EÜ) nr 1072/2009,² milles on sätestatud vastavalt autoveo-ettevõtja tegevusalale ja rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevad ühisekirjad.

Väljaastumislepingu sõlmimata jätmise korral ei oleks Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelised veoste autoveo teenused pärast väljaastumist enam nimetatud määrusega reguleeritud. Seetõttu muutuksid kehtetuks Ühendkuningriigis kuni väljaastumiskuupäevani veoste autoveo-ettevõtjatele välja antud ühenduse tegevusload ning nende lubade omanikud kaotaksid seega juurdepääsu liidu autoveoturule. Samamoodi kaotaksid ka Euroopa Liidu veoste autoveo-ettevõtjad kehtivate ühenduse tegevuslubade alusel automaatse juurdepääsu Ühendkuningriigi autoveoturule.

Seetõttu ei oleks väljaastumislepingu sõlmimata jätmise korral alates 30. märtsist 2019 liidu õiguses enam alust, mille kohaselt veoste autoveo-ettevõtjad saaksid Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahel veoste autoveo teenuseid osutada. Ainsaks õigusraamistikuks, mille kohaselt kõnealuseid teenuseid saaks edasi osutada, jääks Euroopa Transpordiministrite Konverentsi mitmepoolne kvoodisüsteem, mis eeldab Euroopa Transpordiministrite Konverentsi loa olemasolu. Sõidukiga, millel on Euroopa Transpordiministrite Konverentsi luba, võib veoseid vedada kõigi 43 süsteemis osaleva riigi vahel, mille hulgas on 26 ELi 27st liikmesriigist (kõik peale Küprose), Ühendkuningriik ja veel 16 riiki. Pärast rahvusvahelist vedu sõiduki registreerinud riigist mõnda muusse Euroopa Transpordiministrite Konverentsi liikmesriiki võib teha kuni kolm vedu väljaspool sõiduki registreerinud riiki, enne kui sõiduk peab registreerimisriiki tagasi pöörduma.

Igale liikmesriigile antakse välja piiratud arv Euroopa Transpordiministrite Konverentsi lube ning nende riigisisese jaotamisega tegelevad iga liikmesriigi pädevad asutused. 2019. aasta load on juba jaotatud ning nende arvu ei saa lühikese ajaga suurendada. Euroopa Transpordiministrite Konverentsi kvoodid määratakse kindlaks kord aastas ning liikmesriigile eraldatud lubade arvu suurendamise peavad ühehäälselt heaks kiitma kõik Euroopa Transpordiministrite Konverentsi liikmesriigid.

Näiteks on 2019. aastaks välja antud 23 252 aastast veoluba EL 27s registreeritud sõidukitele. Neile lisandub 984 aastast veoluba Ühendkuningriigile ja 23 472 aastast veoluba teiste süsteemis osalevate riikide sõidukitele. Võttes arvesse veoste autoveo teenuste ja autoga veetavate veoste mahtusid Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahel (2017. aastal ligikaudu 50 miljonit tonni, umbes 30 miljonit tonni EL 27st Ühendkuningriiki ja umbes 20 miljonit

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

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühisekirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

tonni Ühendkuningriigist EL 27sse), on ilmne, et üksnes Euroopa Transpordiministrite Konverentsi kvoodisüsteemile toetumine ei paku praegu vajalikku lahendust selleks, et tagada väljaastumislepingu sõlmimata jätmise korral vahetult pärast väljaastumiskuupäeva põhiline veoste autoveo ühendus. Liit ja liikmesriigid peaksid töötama selle nimel, et Euroopa Transpordiministrite Konverentsi süsteemi raames oleks saadaval põhilise ühenduse tagamiseks vajalik arv lube.

Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahelise veoste autoveoga tegelevad peaaegu eranditult Ühendkuningriigi ja liidu veoste autoveo-ettevõtjad. Kui need ettevõtjad kaotaksid õiguse Ühendkuningriigi ja liikmesriikide vahel veoste autoveo teenust osutada, tooks see kaasa tõsised häired, kaasa arvatud seoses avaliku korraga.

Liit peaks seetõttu võtma ajutised ja tähtajalised erandolukorra meetmed, et selliseid autoveoühendust häirida võivaid tagajärgi leevendada.

Oma 13. novembri 2018. aasta teatises „Valmistumine Ühendkuningriigi väljaastumiseks Euroopa Liidust 30. märtsil 2019: erandolukorra tegevuskava“³ teatas komisjon kavatsusest esitada erandolukorra meetmete ettepanekud juhuks, kui Ühendkuningriik astub liidust välja ilma väljaastumislepinguta. Maanteetranspordi kohta on komisjoni teatises märgitud, et Euroopa Transpordiministrite Konverentsi load võimaldaksid liiklust ainult praegusest tunduvalt väiksemas mahus.

Euroopa Ülemkogu (artikkel 50) kordas 13. detsembril 2018 oma üleskutset intensiivistada tööd kõikidel tasanditel selleks, et tagada valmisolek Ühendkuningriigi väljaastumise tagajärgedeks, võttes arvesse kõiki võimalikke tulemusi. Käesolev õigusakt kuulub meetmepaketti, mille komisjon võtab vastu vastusena sellele üleskutsele.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on seega sätestada ajutised meetmed, et reguleerida veoste autoveo liidu ja Ühendkuningriigi vahel pärast Ühendkuningriigi liidust väljaastumist (artikkel 1). Meetmete eesmärk on säilitada põhiline ühendus kindlalt piiritletud ajavahemikuks (artikkel 9).

Eelkõige on määruse ettepanekus sätestatud (artikkel 3), et Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele antakse ühepoolselt õigus teha kahepoolsed vedused, nii et nad saavad vastavate territooriumide vahel veoseid edasi vedada.

Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele antakse õigused tingimusel, et järgitakse veoste autoveo suhtes kohaldatavaid asjakohaseid liidu õigusnorme (artikkel 4) ning et Ühendkuningriik annab liidu veoste autoveo-ettevõtjatele samaväärsed õigused. Määruse ettepanekus on sätestatud mehhanism (artikkel 5), millega tagatakse, et liidu veoste autoveo-ettevõtjate õigused Ühendkuningriigis on samaväärsed määruse ettepaneku kohaselt Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele antud õigustega. Kui õigused ei ole samaväärsed, on komisjon volitatud võtma delegeeritud õigusaktidega vastu olukorra parandamiseks vajalikud meetmed, sealhulgas Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele lubatud mahu, reise arvu või mõlema piiramine. Samaväärsust hinnates ja parandusmeetmeid võttes ei lähtu komisjon ainult kahe õiguskorra rangest formaalsest vastavusest; selle põhjus on märkimisväärsed erinevused kahe turu vahel ning soov vältida üksnes paralleelismil põhinevat lähenemisviisi, mis võib lõpuks liidu huvide vastaseks osutada.

³ COM(2018) 880 final.

Kuigi määruse ettepaneku eesmärk on tagada ajutiselt põhiline veoste autoveo ühendus, on selles sätestatud paindlik mehhanism selleks, et liidu veoste autoveo-ettevõtjatel oleksid õiglased ja võrdsed võimalused konkureerida Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatega pärast seda, kui liidu õigus ei ole enam Ühendkuningriigi jaoks siduv. Võrdsed tingimused eeldavad seda, et Ühendkuningriik kohaldab ka pärast väljaastumist veoste autoveo suhtes piisavalt kõrgeid ja võrreldavaid standardeid järgmistes valdkondades: aus konkurents, kaasa arvatud kartellide, turgu valitseva seisundi kuritarvitamise ja ühinemiste reguleerimine; põhjendamatu valitsuse subsiidiumide keeld; töötajate kaitse ja kõrgetasemeline liiklusohutus; keskkonnakaitse; ohutus ja turvalisus; või veoste autoveo-ettevõtjatele tegevuslubade andmisega või kutseliste juhtide kvalifikatsiooni, väljaõppe ja arstlike läbivaatustega seonduv. Peale selle peab olema tagatud, et liidu vedajaid ei diskrimineerita Ühendkuningriigis ei *de jure* ega *de facto*. Kavandatud määrusega antakse seega komisjonile ülesanne (artikkel 6) jälgida liidu ja Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjate vahelise konkurentsi tingimusi ja volitus võtta delegeeritud õigusaktidega vastu vajalikud meetmed tagamaks, et need tingimused oleksid alati võrdsed.

Kehtestatakse vajalikud menetlused selleks, et liikmesriigid ja komisjon saaksid kontrollida, kas määruse kohaselt liitu veoseid vedavatele ettevõtjatele on antud Ühendkuningriigis tegevusluba või sertifikaat kooskõlas asjakohaste standarditega, kas kõiki asjakohaseid riikide ja liidu õigusakte on järgitud ja kas antud õigusi ei ole rikutud.

Eraldi sättega on meelde tuletatud, et liikmesriigid ei tohi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvates küsimustes Ühendkuningriigiga kahepoolseid veoste autoveo lepinguid läbi rääkida ega sõlmida ega muul viisil Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele veoste autoveo valdkonnas käesoleva määrusega antud õigustest erinevaid õigusi anda (artikkel 3). Asjakohased pädevad asutused saavad siiski määruse nõuetekohaseks rakendamiseks vajalikku koostööd teha (artikkel 7), et võimalikult häirimatult hallata veoste autoveo teenuseid, mille osutamine jätkub pärast Ühendkuningriigi väljaastumist kõnealuse määruse alusel.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev kavandatud määrus on mõeldud kui *lex specialis* teatavate tagajärgede kohta, mis tulenevad sellest, et alates Ühendkuningriigi väljaastumisest ei kehti väljaastumislepingu sõlmimata jätmise korral Ühendkuningriigi ja ülejäänud liikmesriikide vahelise veoste autoveo suhtes enam veoste autoveodu käsitlevad liidu eeskirjad, eelkõige määrus (EÜ) nr 1072/2009. Ettepanek sisaldab ainult sel eesmärgil vajalikke sätteid, selleks et vältida ebaproportsionaalseid häireid, kaasa arvatud seoses avaliku korruga. Need on kavandatud kehtima üksnes piiratud aja vältel. Ettepanek on seega täielikult kooskõlas praegu kehtivate õigusaktidega ja eelkõige määrusega (EÜ) nr 1072/2009.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva ettepanekuga täiendatakse veoste autoveodu reguleerivaid liidu norme, eelkõige määrust (EÜ) nr 1072/2009. Käesoleva määruse eriline eesmärk ja taust ning ühepoolne iseloom nõuavad paratamatult õiguste andmisel kitsendatud lähenemisviisi kasutamist ning eraldi sätteid selleks, et säilitada võrdsed õigused ja tingimused.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Määruse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1. See artikkel on alus selliste ELi õigusaktide vastuvõtmisele, milles on eelkõige sätestatud i) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt a), ja ii) tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt b).

• Subsidiaarsus

Määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 1 lõikega 2 antakse kolmandate riikidega asjakohaste kokkulepete sõlmimise pädevus liidule. Sellise kokkuleppe puudumise korral tagatakse käesoleva kavandatud õigusaktiga põhiline ühendus tingimusel, et Ühendkuningriik annab samaväärsed õigused. Ühendus tagatakse võrdselt igasse liidu punkti ja sealt välja kulgevale liiklusele; sellega hoitakse ära siseturu moonutused. Meede tuleb seetõttu vältimatult võtta liidu tasandil ning soovitud tulemust ei oleks võimalik saavutada liikmesriikide tasandi meetmega.

• Proportsionaalsus

Kavandatud määrust võib pidada proportsionaalseks, sest sellega on võimalik ära hoida ebaproportsionaalseid häireid viisil, millega on tagatud ka võrdsed konkurentsitingimused liidu veoste autoveo-ettevõtjatele. Määrus ei lähe selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale. See kehtib eelkõige asjakohaste õiguste andmise tingimuste kohta, mis on muu hulgas seotud ausa konkurentsi ja vajadusega, et Ühendkuningriik annaks samaväärsed õigused, ning korra tähtsajalisuse kohta.

• Vahendi valik

Kuna õigusaktiga reguleeritakse küsimusi, mis on tihedalt seotud määrusega (EÜ) nr 1072/2009, ning selle eesmärk on sarnaselt kõnealuse määrusega täielikult ühtlustatud konkurentsitingimuste tagamine, peaks see olema määruse vormis. See vorm vastab ka kõige paremini olukorra ja tausta kiireloomulisusele, sest aeg, mis on jäänud väljaastumiseni (ilma et oleks sõlmitud väljaastumislepingut), on direktiivi sätete ülevõtmiseks liiga lühike.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Seda punkti ei kohaldata, sest käesoleva ettepaneku põhjuseks olev sündmus on erandlik, ajutine ja ühekordne ning see ei ole seotud praegu kehtivate õigusaktide eesmärkidega.

• Konsulteerimine sidusrühmadega

Ühendkuningriigi EList väljaastumisest tulenevaid probleeme ja nende võimalikke lahendusi on tõstatanud paljud eri sidusrühmad ja liikmesriikide esindajad.

Väljendatud seisukohti läbinud teemade hulgas oli vajadus võtta regulatiivseid meetmeid, et säilitada mingil määral veoste autoveo ühendus. Sidusrühmad ei saa liidu autoveoturule

juurdepääsu suhtes ise erandolukorra meetmeid võtta, et väljaastumislepingu võimaliku sõlmimata jätmise kahjulikku mõju leevendada.

29. novembril 2018 korraldas komisjon nõukogu artikli 50 töörühmas valmisoleku teemal EL 27 seminari, mille käigus rõhutasid liikmesriikide esindajad eelkõige vajadust võtta ELi tasandil vastu erandolukorra meetmed, et tagada EL 27 ja Ühendkuningriigi vahel põhiline ühendus väljaastumislepingu sõlmimata jätmise korral. Eelkõige tõsteti esile, et Euroopa Transpordiministrite Konverentsi mitmepoolne kvoodisüsteem ei ole oma kvantitatiivsete ja kvalitatiivsete piirangute tõttu piisav ega sobiv alternatiiv.

Neid märkusi on ettepaneku ettevalmistamise käigus asjakohaselt arvesse võetud.

- **Ekspertiirvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjon jagas asjaomaste sidusrühmadega eri vormis hinnanguid selle kohta, millised on Ühendkuningriigi väljaastumise tagajärjed autoveosektorile. Hinnangutes on jõutud järeldusele, et ainus autoveosektoris olemas olev alternatiiv, Euroopa Transpordiministrite Konverentsi mitmepoolne kvoodisüsteem, ei oleks sektori vajaduste rahuldamiseks piisav. 2019. aastaks välja antavate lubade nappus (vt eespool) tooks tõenäoliselt kaasa märkimisväärsed häired ega pruugi täielikult katta kahepoolset autoga veetavat veosevoogu (ligikaudu 50 miljonit tonni aastas). Üle 80 % Ühendkuningriigi ja EL 27 vahelistest autovedudest teevad praegu EL 27s registreeritud veoste autoveo-ettevõtjad. EL 27 huvides on näha ette raamistik, mis kahepoolseid autovedusid põhjendamatult ei piira.

- **Mõjuhinnang**

Mõjuhinnang ei ole vajalik, sest olukord on erandlik ja Ühendkuningriigi staatusemuutuse rakendamisperioodi vajadused on piiratud. Ettepanekust sisuliselt või õiguslikult erinevad poliitikavariandid puuduvad.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ei kohaldata.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline autoveoühendus seoses Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust väljaastumisega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,⁴

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,⁵

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) 29. märtsil 2017 esitas Ühendkuningriik Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohase teate liidust väljaastumise kavatsuse kohta. Aluslepingute kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes lõpeb väljaastumislepingu jõustumise kuupäeval või lepingu sõlmimata jätmise korral kahe aasta möödumisel teate esitamisest, st 30. märtsil 2019, kui Euroopa Ülemkogu ei otsusta kokkuleppel Ühendkuningriigiga ühehäälselt seda perioodi pikendada.
- (2) Ühendkuningriigi liidust väljaastumine lõpetaks erisätete puudumise korral suhetes ülejäänud 27 liikmesriigiga kõik õigused ja kohustused, mis tulenevad turulepääsu käsitlevatest liidu õigusnormidest, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1072/2009⁶.
- (3) Ainus alternatiivne õigusraamistik, mille alusel veoste autovedu liidu ja Ühendkuningriigi vahel pärast väljaastumiskuupäeva toimuda saaks, on Euroopa Transpordiministrite Konverentsi mitmepoolne kvoodisüsteem. Kuna Euroopa Transpordiministrite Konverentsi süsteemi kohaste lubade arv ning sellega hõlmatud autoveoliigid on piiratud, ei ole see süsteem praegu liidu ja Ühendkuningriigi vahelise veoste autoveo vajaduse täielikuks rahuldamiseks piisav.
- (4) Et hoida ära sellest tulenevad tõsised häired, kaasa arvatud seoses avaliku korraga, on vajalik kehtestada ajutised meetmed, millega võimaldatakse Ühendkuningriigis tegevusloa saanud veoste autoveo-ettevõtjatel Ühendkuningriigi ja ülejäänud

⁴ ELT C , , lk .

⁵ ELT C , [...], lk .

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

27 liikmesriigi territooriumi vahel veoste autoveoga tegeleda. Selleks et tagada nõuetekohane tasakaal Ühendkuningriigi ja ülejäänud liikmesriikide vahel, peab selliselt antud õiguste tingimuseks olema samaväärsete õiguste andmine ning nende suhtes tuleb kohaldada teatavaid ausat konkurentsi tagavaid tingimusi.

- (5) Meetmete ajutise iseloomu arvessevõtmiseks peaksid need olema piiratud lühikese ajavahemikuga, et võimaldada kehtestada põhiliseks ühenduseks vajalik kord Euroopa Transpordiministrite Konverentsi süsteemis, ega tohiks piirata võimalikke läbirääkimisi liidu ja Ühendkuningriigi vahelist veoste autovedu käsitleva tulevase kokkuleppe üle ega sellise kokkuleppe jõustumist.
- (6) Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (7) Käesolev määrus peaks jõustuma kiiremas korras ja seda tuleks kohaldada alates järgmisest päevast pärast seda, kui lõpetatakse aluslepingute kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis, välja arvatud juhul, kui selleks kuupäevaks on jõustunud Ühendkuningriigiga sõlmitud väljaastumisleping.
- (8) Komisjonile tuleks delegeerida õigus võtta turu vajadustest lähtuvalt vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte, et taastada samaväärsus õiguste vahel, mille liit on andnud Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele ja Ühendkuningriik liidu veoste autoveo-ettevõtjatele, ning heastada liidu veoste autoveo-ettevõtjaid kahjustanud ebaausa konkurentsi juhtumeid. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige, selleks et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist. Peaks olema tagatud, et ükski selline delegeeritud õigusakt ei mõjuta põhjendamatult siseturu nõuetekohast toimimist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Kohaldamisala

Käesolevas määruses sätestatakse ajutised meetmed, millega reguleeritakse veoste autovedu liidu ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi (edaspidi „Ühendkuningriik“) vahel pärast viimase liidust väljaastumist.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „sõiduk“ – Ühendkuningriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong, millest vähemalt mootorsõiduk on Ühendkuningriigis registreeritud, ja mida kasutatakse eranditult veoste veoks. Sõiduk võib kuuluda ettevõtjale või ettevõtja

võib olla selle järelmaksuga ostnud või rentinud, kusjuures rentimise korral peab sõiduk vastama tingimustele, mis on ette nähtud direktiiviga 2006/1/EÜ;⁷

- (2) „kahepoolne vedu“ –
 - (a) koormaga vedu sõidukiga, mille lähte- ja sihtkoht on vastavalt liidu territooriumil ja Ühendkuningriigi territooriumil ning mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;
 - (b) punktis a osutatud veoga seotud tühisõit;
- (3) „liidu veoste autoveo-ettevõtja“ – veoste autoveoga tegelev ettevõtja, kellel on määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 4 kohane kehtiv ühenduse tegevusluba;
- (4) „Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtja“ – Ühendkuningriigis registreeritud ettevõtja, kellel on luba tegeleda veoste autoveoga ja kes omab kehtivat Ühendkuningriigi tegevusluba;
- (5) „Ühendkuningriigi tegevusluba“ – tegevusluba, mille Ühendkuningriik on välja andnud rahvusvaheliseks veoks, kaasa arvatud kahepoolseks veoks;
- (6) „konkurentsidiigus“ – õigus, milles käsitletakse järgmisi teguviise, juhul kui need võivad mõjutada veoste autoveo teenuseid:
 - (a) teguviisid, mis seisnevad järgmises:
 - i) veoste autoveo-ettevõtjate vahelised kokkulepped, veoste autoveo-ettevõtjate ühenduste otsused ja kooskõlastatud tegevus, mille eesmärk või tagajärg on konkurentsi takistamine, piiramine või kahjustamine,
 - ii) turgu valitseva seisundi kuritarvitamine ühe või mitme veoste autoveo-ettevõtja poolt,
 - iii) meetmed, mille Ühendkuningriik on jõustanud või säilitanud riigi osalusega äriühingute ja nende ettevõtjate puhul, kellele Ühendkuningriik annab eri- või ainuõigused, ja mis on vastuolus punktiga i või ii, ning
 - (b) veoste autoveo-ettevõtjate koondumised, mis märkimisväärselt takistavad tõhusat konkurentsi, eelkõige turgu valitseva seisundi loomise või tugevdamise tagajärjel;
- (7) „subsiidium“ – igasugune kasutoov rahaline panus, mille valitsus või muu mis tahes tasandi avaliku sektori asutus on veoste autoveo-ettevõtjale andnud ja mis hõlmab järgmist:
 - (a) raha otsene ülekandmine (näiteks toetused, laenud, paigutused omakapitali), võimalik raha otsene ülekandmine, kohustuste ülevõtmine (näiteks laenugarantiid, kapitalisüstid, omandiõigus, pankrotikaitse või kindlustus),
 - (b) loobumine muul juhul maksmisele kuuluvast tulust või selle kogumata jätmine,
 - (c) selliste kaupade või teenustega varustamine, mis ei ole osa üldisest taristust, või kaupade või teenuste ostmine või
 - (d) maksete tegemine rahastamismehhanismi või ühe või mitme punktides a, b ja c nimetatud ja tavaliselt valitsuse või muu avaliku sektori asutuse kohustuseks

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2006. aasta direktiiv 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol, ELT L 33, 4.2.2006, lk 82.

oleva ülesande usaldamine või suunamine eraõiguslikule asutusele, nii et selle täitmine ei erine sisulises mõttes valitsuste tavapärasest tegevusest.

Valitsuse või muu avaliku sektori asutuse rahalist panust ei loeta kasutoovaks, kui üksnes kasumlikkuse väljavaadetest lähtuv eraõiguslik turuosaline oleks samasuguses olukorras nagu asjaomane avaliku sektori asutus andnud samasuguse rahalise panuse;

- (8) „sõltumatu konkurentsiasutus“ – konkurentsioiguse kohaldamise ja selle täitmise tagamise ning subsidiidumide järelevalve eest vastutav asutus, mis vastab järgmistele tingimustele:
- (a) asutus on oma tegevuses sõltumatu ning tal on piisavalt oma ülesannete täitmiseks vajalikke vahendeid,
 - (b) asutusele on oma ülesannete täitmisel ja volituste kasutamisel vajalikul moel tagatud sõltumatus poliitilisest ja muust välismõjust ning ta tegutseb erapoolelt ning
 - (c) asutuse otsused alluvad kohtulikule kontrollile;
- (9) „diskrimineerimine“ – igasugune objektiivse põhjendusega vahetegemine veoste autoveo teenuste osutamiseks kasutatavate kaupade või teenuste, kaasa arvatud avalike teenuste pakkumisel või veoste autoveo teenuste käsitlemisel asjaomaste avaliku sektori asutuste poolt;
- (10) „liidu territoorium“ – liikmesriikide territoorium, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut ning nimetatud lepingutes sätestatud tingimustel.

Artikkel 3

Kahepoolse veo õigus

1. Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjad võivad käesolevas määruses sätestatud tingimustel kahepoolse veoga tegeleda.
2. Ühendkuningriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvad füüsilised ja juriidilised isikud võivad ilma artikli 2 lõike 5 kohase Ühendkuningriigi tegevusloata tegeleda järgmiste kahepoolse veo liikidega:
 - (a) postivedu universaalteenusena,
 - (b) kahjustatud või rikkis sõidukite vedu,
 - (c) veosevedu mootorsõidukitega, mille suurim lubatud täismass koos haagisega ei ületa 3,5 tonni,
 - (d) meditsiinitoodete, -aparatuuride, -seadmete ja muude arstiabiks vajalike kaupade vedu hädaolukorras, eelkõige looduskatastroofide korral,
 - (e) veosevedu järgmistel tingimustel:
 - i) veetav veos on ettevõtja omand või vara, mille ettevõtja on müünud, ostnud, rendile andnud või rendile võtnud, tootnud, kaevandanud, töödeldnud või remontinud,
 - ii) reisi eesmärk on veose vedamine ettevõttesse või ettevõttest või veose ettevõttesisene või -väline ümberpaigutamine ettevõtja oma tarbeks,

- iii) sellise veo puhul kasutatavaid mootorsõidukeid juhivad ettevõtja poolt töövõetud töötajad või lepingulise kohustuse alusel ettevõtte käsutusse antud töötajad,
 - iv) veost vedavad sõidukid kuuluvad ettevõtjale või ettevõtja on need järelmaksuga ostnud või rentinud, kusjuures rentimise korral vastavad sõidukid tingimustele, mis on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2006. aasta direktiiviga 2006/1/EÜ (ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol) (12), ning
 - v) selline veosevedu on ettevõtjale ainult lisategevusala.
3. Liikmesriigid ei räägi Ühendkuningriigiga läbi ega sõlmi temaga kahepoolseid lepinguid ega kokkuleppeid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvates küsimustes. Nad ei anna muul viisil Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele muid õigusi peale käesoleva määrusega antud õiguste; see säte ei piira kehtivate mitmepoolsete lepingute kohaldamist.

Artikkel 4

Sotsiaalsed ja tehnilised normid

Käesoleva määruse kohase kahepoolse veo käigus tuleb täita järgmisi norme:

- (a) liikuvate töötajate ja füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevate sõidukijuhtide puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ⁸ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (b) teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006⁹ nõudeid;
- (c) autovedudel kasutatavate sõidumeerikute puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014¹⁰ nõudeid;
- (d) teatavate maantesõidukite maksimaalmõõtmete ja täismassi puhul nõukogu direktiivi 96/53/EÜ¹¹ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (e) teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise puhul nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ¹² kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta, EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, ELT L 60, 28.2.2014, lk 1.

¹¹ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, EÜT L 235, 17.9.1996, lk 5.

¹² Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses, EÜT L 057, 2.3.1992, lk 27.

- (f) turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustusliku kasutamise suhtes sõidukites nõukogu direktiivi 91/671/EMÜ¹³ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (g) töötajate lähetamise puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 96/71/EÜ¹⁴ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid.

Artikkel 5

Õiguste samaväärsus

1. Komisjon teeb seiret õiguste üle, mille Ühendkuningriik on liidu veoste autoveo-ettevõtjatele andnud, ja nende õiguste teostamise tingimuste üle.
2. Kui komisjon teeb kindlaks, et õigused, mille Ühendkuningriik on liidu veoste autoveo-ettevõtjatele andnud, ei ole kas *de jure* või *de facto* samaväärsed käesoleva määruse kohaselt Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele antud õigustega või et need õigused ei ole kõikidele liidu veoste autoveo-ettevõtjatele võrdselt kättesaadavad, võib ta samaväärsuse taastamiseks vastu võtta delegeeritud õigusakte, millega:
 - (a) piiratakse Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele lubatud mahtu, reise arvu või mõlemat,
 - (b) peatatakse käesoleva määruse kohaldamine või
 - (c) võetakse muid asjakohaseid meetmeid.

Artikkel 6

Aus konkurents

1. Komisjon teeb seiret tingimuste üle, mille kohaselt liidu veoste autoveo-ettevõtjad konkureerivad Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatega käesoleva määrusega hõlmatud veoste autoveo teenuste osutamisel.
2. Kui komisjon teeb kindlaks, et kõnealused tingimused on mõne lõikes 3 osutatud olukorra tulemusena märgatavalt ebasoodsamad kui Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele kehtivad tingimused, võib ta selle olukorra parandamiseks vastu võtta delegeeritud õigusakte, millega:
 - (a) piiratakse Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatele lubatud mahtu, reise arvu või mõlemat,
 - (b) peatatakse käesoleva määruse kohaldamine või
 - (c) võetakse muid asjakohaseid meetmeid.
3. Lõike 2 kohaseid delegeeritud õigusakte võib vastu võtta järgmiste olukordade parandamiseks:
 - (a) Ühendkuningriik annab subsiidiume,

¹³ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustusliku kasutamise kohta sõidukites, EÜT L 373, 31.12.1991, lk 26.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega, EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1.

- (b) Ühendkuningriigis ei ole kehtestatud või ei kohaldata tulemuslikult konkurentsioigust,
 - (c) Ühendkuningriigis ei ole asutatud või säilitatud sõltumatut konkurentsiasutust,
 - (d) Ühendkuningriigis kohaldatakse töötajakaitse, ohutuse, turvalisuse, keskkonna, veoste autoveo-ettevõtjatele tegevuslubade andmise või kutseliste juhtide kvalifikatsiooni, väljaõppe ja arstlike läbivaatuste alal standardeid, mis on leebemad, kui on sätestatud liidu õiguses, või asjakohaste liidu õiguse sätete puudumise korral leebemad kui need, mida kohaldatakse kõikides liikmesriikides, või igal juhul leebemad kui asjakohased rahvusvahelised standardid,
 - (e) Ühendkuningriigis kohaldatakse teede maksustamise eeskirju, mis erinevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 1999/62/EÜ¹⁵ sätestatud eeskirjadest, ning
 - (f) liidu veoste autoveo-ettevõtjaid diskrimineeritakse mis tahes viisil.
4. Lõike 1 kohaldamiseks võib komisjon Ühendkuningriigi pädevatelt asutustelt või Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjatelt teavet taotleda. Kui Ühendkuningriigi pädevad asutused või Ühendkuningriigi veoste autoveo-ettevõtjad ei esita taotletud teavet komisjoni määratud mõistliku ajavahemiku jooksul või kui nad esitavad ebatäielikku teavet, võib komisjon toimida vastavalt lõikele 2.

Artikkel 7

Konsulteerimine ja koostöö

1. Liikmesriikide pädevad asutused konsulteerivad ja teevad koostööd Ühendkuningriigi pädevate asutustega, kui see on vajalik käesoleva määruse rakendamise tagamiseks.
2. Komisjoni taotlusel edastavad liikmesriigid lõike 1 kohaselt saadud teabe või muu käesoleva määruse artiklite 5 ja 6 rakendamise seisukohalt asjakohase teabe asjatu viivitusega komisjonile.

Artikkel 8

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Enne artikli 5 lõike 2 või artikli 6 lõike 2 kohase delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes* sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
2. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42.

Artikkel 9

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates järgmisest päevast pärast seda, kui vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 50 lõikele 3 lõpetatakse aluslepingute kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes.

Käesolevat määrust ei kohaldata siiski juhul, kui selleks kuupäevaks on jõustunud Ühendkuningriigiga vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 50 lõikele 2 sõlmitud väljaastumisleping.

Käesolevat määrust kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2019.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja