



Bruxelles, 19.12.2018.
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna povezanost u cestovnom prijevozu tereta s obzirom na povlačenje Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Unije

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ujedinjena Kraljevina dostavila je 29. ožujka 2017. obavijest o namjeri povlačenja iz Unije u skladu s člankom 50. Ugovora o Europskoj uniji. To znači da će se, ako se Sporazum o povlačenju¹ ne ratificira, primarno i sekundarno zakonodavstvo Unije prestati primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu od 30. ožujka 2019. („datum povlačenja”). Ujedinjena Kraljevina će tada postati treća zemlja.

Unutar Unije, sloboda pružanja međunarodnog cestovnog prijevoza robe za prijevoznike država članica u cestovnom prijevozu tereta (prijevoznici Unije u cestovnom prijevozu tereta) uređena je prvenstveno na temelju Uredbe (EZ) br. 1072/2009², kojom se utvrđuju zajednička pravila za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika, odnosno za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta.

Ako se ne postigne sporazum o povlačenju, usluge teretnog cestovnog prijevoza između Ujedinjene Kraljevine i država članica nakon povlačenja više ne bi bile uređene navedenim uredbama. To bi dovelo do gubitka valjanosti licencija Zajednice koje je Ujedinjena Kraljevina izdala prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta do datuma povlačenja, a time i gubitka pristupa Unijinom tržištu cestovnog prijevoza tereta za nositelje takvih licencija. Slično tome prijevoznici Europske unije u cestovnom prijevozu tereta, koji obavljaju djelatnost na temelju postojećih licencija Zajednice, isto bi tako izgubili automatski pristup tržištu teretnog cestovnog prijevoza u Ujedinjenoj Kraljevini.

Prema tome, ako se ne postigne sporazum o povlačenju, od 30. ožujka 2019. u pravu Unije ne bi bilo pravne osnove na temelju koje bi prijevoznici u cestovnom prijevozu tereta pružali usluge teretnog cestovnog prijevoza između Ujedinjene Kraljevine i država članica. Sustav multilateralne kvote Europske konferencije ministara prometa (ECMT) postao bi jedini pravni okvir na temelju kojeg bi se moglo nastaviti pružanje takvih usluga, uz posjedovanje dozvole ECTM-a. Vozilo s dozvolom ECTM-a može prevoziti robu između bilo koje od 43 zemlje koje sudjeluju u sustavu, među kojima su 26 država članica EU-27 (sve osim Cipra), Ujedinjena Kraljevina i 16 drugih zemalja. Nakon međunarodnog cestovnog prijevoza iz države registracije vozila u drugu državu ECMT-a, moguće je obaviti do tri prijevoza koja ne obuhvaćaju državu registracije prije nego što se vozilo mora vratiti u zemlju u kojoj je registrirano.

Broj dozvola ECMT-a ograničen je za svaku državu članicu i njih na nacionalnoj razini raspodjeljuju nadležna tijela svake države članice. Dozvole za 2019. već su raspodijeljene i njihov se broj ne može povećati u kratkom roku. Kvote ECMT-a utvrđuju se jedanput godišnje, a sve izmjene broja dozvola dodijeljenih jednoj zemlji ECTM-a moraju jednoglasno dogovoriti sve zemlje ECMT-a.

Na primjer, u 2019. dodijelit će se godišnje dozvole za 23 252 vozila registrirana u EU-27. Osim toga, 984 godišnje dozvole bit će za Ujedinjenu Kraljevinu i 23 472 godišnje dozvole za vozila iz drugih zemalja koje sudjeluju u sustavu. Uzimajući u obzir obujam usluga teretnog cestovnog prijevoza i cestovnog prijevoza robe između Ujedinjene Kraljevine i država članica

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

² Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta, SL L 300, 14.11.2009., str. 72.

(oko 50 milijuna tona u 2017.; oko 30 milijuna tona iz EU-27 u Ujedinjenu Kraljevinu i oko 20 milijuna tona iz Ujedinjene Kraljevine u EU-27), očito je da oslanjanje isključivo na sustav kvote ECMT-a trenutačno nije odgovarajuće rješenje kojim bi se osigurala osnovna povezanost teretnog cestovnog prijevoza neposredno nakon datuma povlačenja, ako se ne postigne sporazum o povlačenju. Unija i države članice trebale bi raditi na tome da u okviru sustava ECMT-a osiguraju odgovarajući broj dozvola kako bi se osigurala osnovna povezanost.

Cestovni prijevoz robe između Ujedinjene Kraljevine i država članica gotovo je u potpunosti u rukama prijevoznika Ujedinjene Kraljevine i Unije u cestovnom prijevozu tereta. Gubitak prava prijevoznika na obavljanje teretnog cestovnog prijevoza između Ujedinjene Kraljevine i država članica mogao bi prouzročiti ozbiljne poremećaje, uključujući u pogledu javnog reda.

Stoga je primjereno da Unija donese privremene i vremenski ograničene mjere za izvanredne situacije kako bi ublažila takve moguće negativne učinke na povezanost.

U svojoj je Komunikaciji „Pripreme za povlačenje Ujedinjene Kraljevine iz Europske unije 30. ožujka 2019.: akcijski plan za izvanredne situacije” od 13. studenoga 2018.³ Komisija najavila da namjerava predložiti niz mjera za izvanredne situacije u slučaju da se Ujedinjena Kraljevina povuče iz Unije bez sporazuma o povlačenju. Komisija je u pogledu cestovnog prijevoza u toj komunikaciji istaknula da bi dozvole ECMT-a omogućile znatno manje prometa između Unije i Ujedinjene Kraljevine u usporedbi s postojećim razinama.

Europsko vijeće (članak 50.) ponovno je 13. prosinca 2018. pozvalo na intenzivnije pripreme na svim razinama za posljedice povlačenja Ujedinjene Kraljevine, uzimajući u obzir sve moguće ishode. Ovaj je akt dio paketa mjera koje Komisija donosi kao odgovor na taj poziv.

Zbog toga je cilj ovog prijedloga utvrditi privremene mjere kojima se uređuje cestovni prijevoz robe između Unije i Ujedinjene Kraljevine nakon povlačenja potonje iz Unije (članak 1.). Te su mjere namijenjene održavanju osnovne povezanosti u strogo vremenski ograničenom razdoblju (članak 9.).

U prvom redu (članak 3.), predloženom Uredbom predviđa se jednostrano odobravanje prava za dvostrani prijevoz prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta kako bi oni mogli i dalje prevoziti robu između pripadajućih područja.

Na prava dodijeljena prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta primjenjuje se relevantno pravo Unije u području teretnog cestovnog prijevoza (članak 4.) i ona ovise o istovrijednim pravima koja Ujedinjena Kraljevina dodijeli prijevoznicima Unije u cestovnom prijevozu tereta. Predloženom Uredbom utvrđuje se mehanizam (članak 5.) kojim se osigurava da prava koja prijevoznici Unije u cestovnom prijevozu tereta ostvaruju u Ujedinjenoj Kraljevini budu istovrijedna onima koja se dodjeljuju prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta na temelju predložene Uredbe. Ako to nije slučaj, Komisija je ovlaštena za donošenje potrebnih mjera za ispravljanje situacije delegiranim aktima, uključujući ograničenje dopuštenog kapaciteta koji je dostupan prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta ili broja putovanja ili oboje. Komisijina ocjena razine istovrijednosti i njezino donošenje korektivnih mjera nisu isključivo povezani sa strogom, formalnom korespondencijom između dva pravna poretka, a to je zato što postoje izražene razlike između pripadajućih tržišta i kako bi se izbjegao puki zrcalni pristup, koji bi se na kraju mogao pokazati protivan interesu Unije.

³ COM(2018) 880 final.

Iako je cilj predložene Uredbe privremeno osigurati osnovnu povezanost teretnog cestovnog prijevoza, njome se utvrđuje fleksibilan mehanizam kojim se prijevoznicima Unije u cestovnom prijevozu tereta jamče poštene i jednake mogućnosti natjecanja s prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta kada se na Ujedinjenu Kraljevinu više ne bude primjenjivalo pravo Unije. Za osiguravanje jednakih uvjeta potrebno je da Ujedinjena Kraljevina, čak i nakon povlačenja, i dalje primjenjuje dovoljno visoke i usporedive standarde u području teretnog cestovnog prijevoza u pogledu: poštenog tržišnog natjecanja, uključujući regulaciju kartela, zlouporabe vladajućeg položaja i spajanja; zabrane neopravdanih državnih subvencija; zaštite radnika i visoke razine sigurnosti na cestama; zaštite okoliša; sigurnosti i zaštite, ili u vezi s dodjelom licencija prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta ili kvalifikacijama, osposobljavanjem i liječničkim pregledima profesionalnih vozača. Osim toga, potrebno je osigurati da se prijevoznike Unije ne diskriminira u Ujedinjenoj Kraljevini, *de iure* ili *de facto*. Predloženom se Uredbom Komisija stoga zadužuje (članak 6.) za praćenje uvjeta tržišnog natjecanja između prijevoznika Unije i Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta i ovlašćuje za donošenje potrebnih mjera delegiranim aktima kako bi osigurala da ti uvjeti i dalje budu ravnopravni u svakom trenutku.

Uspostavljeni su potrebni postupci kako bi se državama članicama i Komisiji omogućilo da provjere da prijevoznike u cestovnom prijevozu tereta koji prevoze robu u Uniju na temelju ove Uredbe Ujedinjena Kraljevina licencira ili certificira u skladu s relevantnim standardima, da se postupa u skladu sa svim relevantnim nacionalnim zakonodavstvom i zakonodavstvom Unije i da se dopuštena prava ne prekoračuju.

Predviđena je izričita odredba kako bi se države članice podsjetilo na to da ne smiju pregovarati niti sklapati nikakve dvostrane sporazume o teretnom cestovnom prijevozu s Ujedinjenom Kraljevinom u pogledu pitanja obuhvaćenih područjem primjene ove Uredbe i da ne smiju na drugi način dodijeliti prava prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta u vezi s teretnim cestovnim prijevozom, osim onih koja su odobrena ovom Uredbom (članak 3.). Unatoč tomu, dotična nadležna tijela moći će surađivati po potrebi radi dobre provedbe Uredbe (članak 7.), tako da se što manje poremeti upravljanje uslugama teretnog cestovnog prijevoza koje će se i dalje pružati u okviru Uredbe nakon povlačenja Ujedinjene Kraljevine.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Predložena Uredba smatra se *lex specialis* kojim bi se uklonile neke posljedice koje proizlaze iz činjenice da se pravila Unije kojima se uređuje teretni cestovni prijevoz, posebice Uredba (EZ) br. 1072/2009, više neće primjenjivati na cestovni prijevoz robe između Ujedinjene Kraljevine i preostalih država članica od povlačenja Ujedinjene Kraljevine i bez postizanja sporazuma o povlačenju. Predloženi uvjeti ograničeni su na ono što je nužno u tom pogledu, kako bi se izbjegli nerazmjerni poremećaji, uključujući u pogledu javnog reda. Predviđeno je da se primjenjuju samo u ograničenom vremenskom razdoblju. Ovaj je prijedlog stoga u potpunosti u skladu s postojećim zakonodavstvom, posebno s Uredbom (EZ) br. 1072/2009.

- **Usklađenost s drugim politikama Unije**

Ovim prijedlogom nadopunjuju se pravila Unije kojima se uređuje cestovni prijevoz robe, posebno Uredba (EZ) br. 1072/2009. Posebna svrha i kontekst ove Uredbe, kao i njezina jednostranost, nužno podrazumijevaju restriktivan pristup u dodjeljivanju prava i posebne odredbe kojima se žele očuvati istovrijednost prava i jednaki uvjeti.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Tim člankom osigurava se temelj za donošenje zakonodavstva EU-a, a posebno se utvrđuje sljedeće: i. zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet prema području države članice ili iz njega, odnosno, promet preko područja jedne države članice ili više njih (članak 91. stavak 1. točka (a) UFEU-a) i ii. uvjeti pod kojima nerezidentni prijevoznici mogu pružati usluge prijevoza unutar neke države članice (članak 91. stavak 1. točka (b) UFEU-a).

• Supsidijarnost

Člankom 1. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1072/2009 Uniji se dodjeljuje nadležnost za relevantne sporazume s trećim zemljama. U slučaju nepostojanja takvog sporazuma ovim bi se predloženim aktom uspostavila osnovna povezanost pod uvjetom da Ujedinjena Kraljevina dodijeli istovrijedna prava. Takva bi se povezanost osigurala na jednak način za promet do i od svih mjesta u Uniji, čime bi se izbjegli poremećaji na unutarnjem tržištu. Neophodno je stoga djelovati na razini Unije i rezultat se ne može postići djelovanjem na razini država članica.

• Proporcionalnost

Predložena Uredba smatra se proporcionalnom jer se njome mogu izbjeći nerazmjerni poremećaji na način kojim se također osiguravaju jednaki uvjeti tržišnog natjecanja za prijevoznike Unije u cestovnom prijevozu tereta. Ona ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja. To se posebno odnosi na uvjete pod kojima se dodjeljuju relevantna prava, a koja su među ostalim povezana s potrebom da Ujedinjena Kraljevina dodijeli istovrijedna prava i s poštenim tržišnim natjecanjem te vremenskim ograničenjem režima.

• Odabir instrumenta

S obzirom na to da se u aktu uređuju pitanja koja su usko povezana s Uredbom (EZ) br. 1072/2009 i cilj mu je, kao i tim uredbama, osigurati potpuno usklađene uvjete tržišnog natjecanja, on bi trebao biti u obliku uredbe. Taj oblik najbolje odgovara i hitnosti situacije/konteksta, s obzirom na to da je vrijeme preostalo do povlačenja (bez sklapanja sporazuma o povlačenju) prekratko za prenošenje odredbi sadržanih u direktivi.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

• Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva

To nije primjenjivo zbog iznimne, privremene i jednokratne prirode događaja koji iziskuje ovaj Prijedlog, koji nije povezan s ciljevima postojećeg zakonodavstva.

• Savjetovanja s dionicima

Različiti dionici i predstavnici država članica iznijeli su izazove koji proizlaze iz povlačenja Ujedinjene Kraljevine iz EU-a i moguća rješenja.

Zajednička tema u iznesenim stajalištima bila je potreba za regulatornom intervencijom kako bi se održao određeni stupanj povezanosti u pogledu cestovnog prijevoza robe. Kad je riječ o pristupu Unijinu tržištu cestovnog prijevoza tereta, dionici ne mogu poduzeti vlastite mjere za

izvanredne situacije kako bi ublažili štetan utjecaj mogućeg nepostizanja sporazuma o povlačenju.

Komisija je 29. studenoga 2018. organizirala radionicu o spremnosti za 27 država članica EU-a u Radnoj skupini Vijeća za članak 50. tijekom koje su predstavnici država članica posebno naglasili potrebu za donošenjem mjera za izvanredne situacije na razini EU-a kako bi se osigurala osnovna povezanost između EU-27 i Ujedinjene Kraljevine u slučaju nepostizanja sporazuma o povlačenju. Posebno je naglašeno da sustav multilateralne kvote ECMT-a nije dovoljna ni odgovarajuća nadomjesna opcija s obzirom na njegova kvantitativna i kvalitativna ograničenja.

Ti su komentari uzeti u obzir prilikom pripreme prijedloga.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Relevantni dionici podijelili su s Komisijom nekoliko oblika procjene posljedica povlačenja Ujedinjene Kraljevine za sektor cestovnog prijevoza tereta. Zaključak tih procjena jest da bi jedina nadomjesna opcija koja je na raspolaganju u sektoru cestovnog prijevoza tereta, odnosno sustav multilateralne kvote ECMT-a, bila nedostatna za pokrivanje potreba sektora. Nedostatak raspoloživih dozvola za 2019. (vidjeti prethodno navedeno) vjerojatno bi uzrokovao znatne poremećaje, a bilateralni protok robe cestom (oko 50 milijuna tona godišnje) možda više ne bi bio u potpunosti pokriven. Više od 80 % cestovnog prijevoza tereta između Ujedinjene Kraljevine i EU-27 trenutačno obavljaju prijevoznici s poslovnim nastanom u EU-27. U interesu je EU-27 osigurati okvir kojim se nepotrebno ne ograničava dvostrani cestovni prijevoz tereta.

- **Procjena učinka**

Procjena učinka nije potrebna zbog iznimne prirode situacije i ograničenih potreba razdoblja u kojem se provodi promjena statusa Ujedinjene Kraljevine. Nisu dostupne materijalno ni pravno različite opcije politike osim onih koje su predložene.

- **Temeljna prava**

Ovim se Prijedlogom ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenljivo.

5. OSTALI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Nije primjenljivo.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o zajedničkim pravilima kojima se osigurava osnovna povezanost u cestovnom prijevozu tereta s obzirom na povlačenje Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Unije

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁴,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁵,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Ujedinjena Kraljevina dostavila je 29. ožujka 2017. obavijest o namjeri povlačenja iz Unije u skladu s člankom 50. Ugovora o Europskoj uniji. Ugovori se prestaju primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu od dana stupanja na snagu sporazuma o povlačenju ili, ako do toga ne dođe, dvije godine od te obavijesti, odnosno od 30. ožujka 2019., osim ako Europsko vijeće, u dogovoru s Ujedinjenom Kraljevinom, jednoglasno odluči produljiti to razdoblje.
- (2) Povlačenje Ujedinjene Kraljevine iz Unije bi u odnosima s preostalim dvadeset i sedam država članica i u nedostatku posebnih odredbi okončalo sva prava i obveze koje proizlaze iz prava Unije u pogledu pristupa tržištu, kako je utvrđeno Uredbom (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća⁶.
- (3) Sustav multilateralne kvote ECMT-a jedini je dostupan pravni okvir kojim bi se nakon datuma povlačenja utvrdila osnova za cestovni prijevoz robe između Unije i Ujedinjene Kraljevine. Međutim, zbog ograničenog broja dozvola koje su trenutačno dostupne u okviru sustava ECMT-a i njegova ograničenog područja primjene u pogledu vrsta cestovnog prijevoza koje pokriva, sustav trenutačno nije primjeren za potpuno zadovoljavanje potreba teretnog cestovnog prijevoza između Unije i Ujedinjene Kraljevine.

⁴ SL C , , str. .

⁵ SL C , [...], str. .

⁶ Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (Tekst značajan za EGP) (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

- (4) Kako bi se spriječili ozbiljni poremećaji koji iz toga proizlaze, uključujući u pogledu javnog reda, potrebno je uspostaviti privremeni skup mjera koji će prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta licenciranima u Ujedinjenoj Kraljevini omogućiti cestovni prijevoz robe između državnog područja potonje i ostalih dvadeset i sedam država članica. Kako bi se osigurala odgovarajuća ravnoteža između Ujedinjene Kraljevine i preostalih država članica, tako dodijeljena prava trebala bi se uvjetovati dodjelom istovrijednih prava i podlijegati određenim uvjetima kojima se osigurava pošteno tržišno natjecanje.
- (5) Kako bi se uzeo u obzir njihov privremeni karakter, skup mjera trebao bi se ograničiti na kratko vrijeme kako bi se omogućilo da se u sustavu ECMT-a provedu nužni postupci za osnovnu povezanost i da se ne dovedu u pitanje mogući pregovori i stupanje na snagu budućeg sporazuma koji obuhvaća cestovni prijevoz robe između Unije i Ujedinjene Kraljevine.
- (6) U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za postizanje tog cilja.
- (7) Ova bi Uredba trebala hitno stupiti na snagu i primjenjivati se od sljedećeg dana od dana prestanka primjene Ugovorâ na Ujedinjenu Kraljevinu, osim ako je sporazum o povlačenju sklopljen s Ujedinjenom Kraljevinom stupio na snagu do tog datuma.
- (8) Ako je to potrebno kako bi se zadovoljile potrebe tržišta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi ponovne uspostave istovrijednosti prava koja je Unija dodijelila prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta s onima koje je Ujedinjena Kraljevina dodijelila prijevoznicima Unije u cestovnom prijevozu tereta i otklonili slučajevi nepoštenog tržišnog natjecanja na štetu prijevoznika Unije u cestovnom prijevozu tereta. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, među ostalim na razini stručnjaka, i da se ta savjetovanja provode u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Posebno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata. Potrebno je osigurati da svaki takav delegirani akt neopravdano ne utječe na ispravno funkcioniranje unutarnjeg tržišta,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Područje primjene

Ovom se Uredbom utvrđuju privremene mjere kojima se uređuje cestovni prijevoz robe između Unije i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske („Ujedinjena Kraljevina“) nakon njezina povlačenja iz Unije.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „vozilo” znači motorno vozilo registrirano u Ujedinjenoj Kraljevini ili skup vozila od kojih je barem motorno vozilo registrirano u Ujedinjenoj Kraljevini, koja se koriste isključivo za prijevoz robe. Vozilo može biti u vlasništvu poduzeća, odnosno poduzeće ga je kupilo s obročnim otplatama cijene ili unajmilo, pod uvjetom da u slučaju najma vozila ispunjava uvjete iz Direktive 2006/1/EZ⁷;
- (2) „dvostrani prijevoz” znači:
 - (a) vožnja koja se obavlja natovarenim vozilom, pri čemu se polazno i odredišno mjesto nalaze na području Unije, odnosno na državnom području Ujedinjene Kraljevine, s tranzitom ili bez tranzita, kroz jednu državu članicu ili treću zemlju, odnosno više država članica ili trećih zemalja;
 - (b) prazna vožnja u vezi s prijevozom iz točke (a);
- (3) „prijevoznik Unije u cestovnom prijevozu tereta” znači poduzeće koje obavlja djelatnost cestovnog prijevoza robe i nositelj je važeće licencije Zajednice u skladu s člankom 4. Uredbe (EZ) br. 1072/2009;
- (4) „prijevoznik Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta” znači poduzeće s poslovnim nastanom u Ujedinjenoj Kraljevini koje je ovlašteno za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoza robe i nositelj je važeće dozvole Ujedinjene Kraljevine;
- (5) „dozvola Ujedinjene Kraljevine” znači dozvola koju je izdala Ujedinjena Kraljevina za potrebe međunarodnog prijevoza, uključujući dvostrani prijevoz;
- (6) „pravo tržišnog natjecanja” znači pravo koje se odnosi na sljedeće radnje, ako može utjecati na usluge teretnog cestovnog prijevoza:
 - (a) radnje koje se sastoje od:
 - i. sporazuma među prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta, odluke udruženja poduzeća prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta i usklađena djelovanja čiji je cilj ili učinak sprečavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja;
 - ii. zlouporabe vladajućeg položaja jednog prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta ili više njih;
 - iii. mjera koje je Ujedinjena Kraljevina poduzela ili zadržala na snazi u slučaju javnih poduzeća i poduzeća kojima Ujedinjena Kraljevina dodjeljuje posebna ili isključiva prava i koje su u suprotnosti s točkama i. ili ii. i
 - (b) koncentracije prijevoznika u cestovnom prijevozu tereta kojima se znatno ometa učinkovito tržišno natjecanje, posebno zbog stvaranja ili jačanja vodećeg položaja;

⁷ Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta, SL L 33, 4.2.2006., str. 82.

- (7) „subvencija” znači svaki financijski doprinos koji je vlada ili bilo koje drugo javno tijelo na bilo kojoj razini dodijelilo prijevozniku u cestovnom prijevozu tereta, zbog kojeg se ostvaruje korist, uključujući:
- (a) izravni prijenos sredstava, kao što su bespovratna sredstva, zajmovi ili infuzija kapitala, potencijalni izravni prijenos sredstava, preuzimanje obveza kao što su kreditna jamstva, dokapitalizacija, vlasništvo, zaštita od stečaja ili osiguranje;
 - (b) otpis ili nenaplata, u uobičajenim okolnostima, dospjelih prihoda;
 - (c) isporuka robe ili pružanje usluga, osim opće infrastrukture, ili kupnja robe ili usluga ili
 - (d) izvršavanje plaćanja u mehanizme financiranja ili povjeravanje privatnom tijelu obavljanja jednog posla navedenog pod (a), (b) i (c) ili više njih, koji bi inače bili u nadležnosti vlade ili drugog javnog tijela, ili usmjeravanje privatnog tijela na to, a ta se praksa ne razlikuje u pravom smislu od prakse koju vlada obično primjenjuje.
- Smatra se da korist nije dodijeljena financijskim doprinosom koji daje vlada ili drugo javno tijelo kad bi privatni subjekt na tržištu koji se vodi isključivo izgledima postizanja profitabilnosti, u jednakoj situaciji kao i dotično javno tijelo, dao isti financijski doprinos;
- (8) „neovisno tijelo za tržišno natjecanje” znači tijelo koje je nadležno za primjenu i provedbu prava tržišnog natjecanja i kontrolu subvencija te ispunjava sljedeće uvjete:
- (a) tijelo je operativno neovisno i ima prikladne resurse koji su potrebni za obavljanje vlastitih zadaća;
 - (b) u obavljanju svojih dužnosti i izvršavanju svojih ovlasti tijelo ima nužna jamstva neovisnosti o političkim ili drugim vanjskim utjecajima i djeluje nepristrano i
 - (c) odluke tijela podliježu sudskom preispitivanju;
- (9) „diskriminacija” znači svaka vrsta razlikovanja bez objektivnog opravdanja u pogledu isporuke robe ili usluga, uključujući javne usluge, koje se koriste za obavljanje usluga teretnog cestovnog prijevoza, ili u pogledu postupanja javnih tijela prema njima koje je relevantno za takve usluge;
- (10) „područje Unije“ znači područja država članica na koje se primjenjuju Ugovor o Europskoj uniji i Ugovor o funkcioniranju Europske unije i pod uvjetima utvrđenima u tim Ugovorima.

Članak 3.

Pravo obavljanja dvostranog prijevoza

1. Prijevoznici Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta mogu obavljati dvostrani prijevoz pod uvjetima utvrđenima ovom Uredbom.
2. Fizičke ili pravne osobe s poslovnim nastanom u Ujedinjenoj Kraljevini mogu obavljati sljedeće vrste dvostranog prijevoza bez potrebe za dozvolom Ujedinjene Kraljevine u smislu članka 2. stavka 5.:
 - (a) prijevoz pošte kao univerzalnu uslugu;

- (b) prijevoz vozila koja su bila oštećena ili su se pokvarila;
 - (c) prijevoz robe motornim vozilima čija dopuštena ukupna masa, uključujući ukupnu masu prikolica, ne prelazi 3,5 tone;
 - (d) prijevoz medicinskih proizvoda, uređaja, opreme i drugih proizvoda potrebnih u slučaju pružanja hitne medicinske pomoći, posebno u slučaju prirodnih katastrofa;
 - (e) prijevoz robe pod uvjetom da
 - i. roba koja se prevozi vlasništvo je poduzeća, odnosno poduzeće ju je prodalo, kupilo, dalo u najam ili unajmilo, proizvelo, izdvojilo, preradilo ili popravilo;
 - ii. svrha vožnje je prijevoz robe u poduzeće ili iz njega, ili njegovo pomicanje unutar ili izvan poduzeća za njegove vlastite potrebe;
 - iii. motorna vozila koja se koriste za takav prijevoz voze, u skladu s ugovornom obvezom, zaposlenici poduzeća ili osoblje koje je poduzeću stavljeno na raspolaganje;
 - iv. vozila koja prevoze robu u vlasništvu su poduzeća, odnosno poduzeće ga je kupilo s obročnim otplatama cijene ili unajmilo, pod uvjetom da u slučaju najma vozila ispunjavaju uvjete iz Direktive 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (12) i
 - v. takav prijevoz samo je pomoćna djelatnost u okviru ukupnosti djelatnosti poduzeća.
3. Države članice ne pregovaraju niti ne sklapaju dvostrane sporazume ni dogovore s Ujedinjenom Kraljevinom o pitanjima obuhvaćenima područjem primjene ove Uredbe. Ne dovodeći u pitanje postojeće multilateralne sporazume, one ni na koji drugi način ne odobravaju prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta bilo kakva prava osim onih dodijeljenih ovom Uredbom.

Članak 4.

Socijalna i tehnička pravila

Tijekom dvostranog prijevoza u skladu s ovom Uredbom, poštuju se sljedeća pravila:

- (a) u odnosu na mobilne radnike i samozaposlene vozače, zahtjevi koje su utvrdile države članice u skladu s Direktivom 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁸;
- (b) u odnosu na određeno socijalno zakonodavstvo u vezi s cestovnim prometom, zahtjevi Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća⁹;
- (c) u odnosu na tahografe u cestovnom prometu, zahtjevi Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰;

⁸ Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza, SL L 80, 23.3.2002., str. 35.

⁹ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85, SL L 102, 11.4.2006., str. 1.

- (d) u odnosu na najveće dopuštene dimenzije i težine određenih cestovnih vozila, zahtjevi koje su utvrdile države članice u skladu s Direktivom Vijeća 96/53/EZ¹¹;
- (e) u odnosu na ugradnju i uporabu uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila, zahtjevi koje su utvrdile države članice u skladu s Direktivom Vijeća 92/6/EEZ¹²;
- (f) u odnosu na obveznu uporabu sigurnosnih pojaseva i sustava za sigurnosno vezivanje djece u vozilima, zahtjevi koje su utvrdile države članice u skladu s Direktivom Vijeća 91/671/EEZ¹³;
- (g) u odnosu na upućivanje radnika, zahtjevi koje su utvrdile države članice u skladu s Direktivom 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴.

Članak 5.

Istovrijednost prava

1. Komisija nadzire prava koja Ujedinjena Kraljevina dodjeljuje prijevoznicima Unije u cestovnom prijevozu tereta i uvjete njihova ostvarivanja.
2. Ako utvrdi da prava koja Ujedinjena Kraljevina dodjeljuje prijevoznicima Unije u cestovnom prijevozu tereta, *de jure* ili *de facto*, nisu istovrijedna onima koja se dodjeljuju prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta u skladu s ovom Uredbom, ili da ta prava nisu jednako dostupna svim prijevoznicima Unije u cestovnom prijevozu tereta, Komisija može delegiranim aktima, u cilju ponovne uspostave jednakovrijednosti:
 - (a) utvrditi ograničenja dozvoljenog kapaciteta dostupnog prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta ili broja putovanja ili oboje;
 - (b) suspendirati primjenu ove Uredbe ili
 - (c) donijeti druge odgovarajuće mjere.

¹⁰ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet, SL L 60, 28.2.2014., str. 1.

¹¹ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice, SL L 235, 17.9.1996., str. 5.

¹² Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici, SL L 57, 2.3.1992., str. 27.

¹³ Direktiva Vijeća 91/671/EEZ od 16. prosinca 1991. o obaveznoj uporabi sigurnosnih pojaseva i sustava za sigurnosno vezivanje djece u vozilima, SL L 373, 31.12.1991., str. 26.

¹⁴ Direktiva 96/71/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 1996. o upućivanju radnika u okviru pružanja usluga, SL L 18, 21.1.1997., str. 1.

Članak 6.

Pošteno tržišno natjecanje

1. Komisija nadzire uvjete pod kojima se prijevoznici Unije u cestovnom prijevozu tereta natječu s prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta za pružanje usluga cestovnog prijevoza tereta obuhvaćenih ovom Uredbom.
2. Ako utvrdi da su, kao posljedica situacija navedenih u stavku 3., navedeni uvjeti znatno nepovoljniji od onih koje uživaju prijevoznici Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta, Komisija može delegiranim aktima, kako bi ispravila tu situaciju:
 - (a) utvrditi ograničenja dozvoljenog kapaciteta dostupnog prijevoznicima Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta ili broja putovanja ili oboje;
 - (b) suspendirati primjenu ove Uredbe ili
 - (c) donijeti druge odgovarajuće mjere.
3. Delegirani akti na temelju stavka 2. mogu se donijeti kako bi se ispravile sljedeće situacije:
 - (a) dodjela subvencija Ujedinjene Kraljevine;
 - (b) neuspjeh Ujedinjene Kraljevine da ostvari ili učinkovito primjenjuje prava tržišnog natjecanja;
 - (c) neuspjeh Ujedinjene Kraljevine da osnuje ili održava neovisno tijelo za tržišno natjecanje;
 - (d) primjena u Ujedinjenoj Kraljevini standarda u području zaštite radnika, sigurnosti, zaštite ili okoliša ili u vezi s dodjelom licencija prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta ili kvalifikacijama, osposobljavanjem i liječničkim pregledima profesionalnih vozača koji su niži od onih propisanih pravom Unije ili, u nedostatku relevantnih odredbi prava Unije, koji su niži od onih koje primjenjuju sve države članice ili, u svakom slučaju, koji su niži od relevantnih međunarodnih standarda;
 - (e) primjena u Ujedinjenoj Kraljevini pravila o cestarinama i oporezivanju koja odstupaju od pravila utvrđenih Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ i
 - (f) svi oblici diskriminacije prijevoznika Unije u cestovnom prijevozu tereta.
4. Za potrebe stavka 1. Komisija može zatražiti informacije od nadležnih tijela Ujedinjene Kraljevine ili prijevoznika Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta. Ako nadležna tijela Ujedinjene Kraljevine ili prijevoznici Ujedinjene Kraljevine u cestovnom prijevozu tereta ne dostave tražene informacije u razumnom roku koji je odredila Komisija, ili dostave nepotpune podatke, Komisija može postupiti u skladu sa stavkom 2.

¹⁵ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila, SL L 187, 20.7.1999., str. 42.

Članak 7.

Savjetovanje i suradnja

1. Kako bi se osigurala provedba ove Uredbe nadležna tijela država članica prema potrebi se savjetuju i surađuju s nadležnim tijelima Ujedinjene Kraljevine.
2. Na zahtjev Komisije države članice bez nepotrebnog odgađanja dostavljaju sve informacije dobivene u skladu sa stavkom 1. ili sve druge informacije koje su važne za provedbu članka 5. i 6. ove Uredbe.

Članak 8.

Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. Prije donošenja delegiranog akta na temelju članka 5. stavka 2. ili članka 6. stavka 2. Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.*
2. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

Članak 9.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od sljedećeg dana od dana prestanka primjene Ugovorâ na Ujedinjenu Kraljevinu u skladu s člankom 50. stavkom 3. Ugovora o Europskoj uniji.

Međutim, ova se Uredba ne primjenjuje ako sporazum o povlačenju sklopljen s Ujedinjenom Kraljevinom u skladu s člankom 50. stavkom 2. Ugovora o Europskoj uniji stupa na snagu do tog datuma.

Ova se Uredba primjenjuje do 31. prosinca 2019.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik