



Brüsszel, 2018.12.19.
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Unióból történő
kilépésével összefüggésben az alapszintű közúti árufuvarozási összeköttetést biztosító
közös szabályokról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az Egyesült Királyság 2017. március 29-én az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikkének megfelelően bejelentette az Unióból való kilépésre vonatkozó szándékát. Ez azt jelenti, hogy amennyiben a kilépésről rendelkező megállapodást¹ nem erősítik meg, az elsődleges és másodlagos uniós jogszabályok 2019. március 30-tól („a kilépés időpontja”) kezdődően nem alkalmazandók többé az Egyesült Királyságra. Az Egyesült Királyság ezt követően „harmadik ország” lesz.

Az Unión belül a tagállamok közötti áru fuvarozói (uniós közötti áru fuvarozók) számára a nemzetközi közötti áru fuvarozás biztosítása szabadságának szabályozása elsősorban az 1072/2009/EK rendelet² alapján történik, amely megállapítja a közötti fuvarozói szakma gyakorlására, illetve a nemzetközi közötti áru fuvarozási piachoz való hozzáférésre vonatkozó közös szabályokat.

A kilépésről rendelkező megállapodás hiányában az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti közötti áru fuvarozási szolgáltatásokra kilépés esetén már nem vonatkoznak többé az említett rendeletek rendelkezései. Ez az Egyesült Királyság által a közötti áru fuvarozói számára a kilépés időpontjáig kiállított közösségi engedélyek érvényességének megszűnését eredményezné, és ezáltal az uniós közötti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés elvesztéséhez vezetne az ilyen engedélyek birtokosai számára. Hasonlóképpen az Európai Unió közötti áru fuvarozói szintén elveszítenék az Egyesült Királyság közötti áru szállítási piacához a meglévő közösségi engedélyek alapján való automatikus hozzáférést.

Ebből az következik, hogy a kilépésről rendelkező megállapodás hiányában a közötti áru fuvarozók által az Egyesült Királyság és a tagállamok között nyújtott közötti áru fuvarozási szolgáltatásoknak 2019. március 30-ától nem lesz uniós jogalapjuk. A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere lenne az egyetlen olyan jogi keret, amelyen az ilyen szolgáltatások fenntartása ECMT-engedély birtokában alapulhat. Az ECMT-engedéllyel rendelkező járművek a rendszerben részt vevő 43 ország – köztük az EU-27 tagállamai közül 26 ország (Ciprus kivételével), az Egyesült Királyság és 16 másik ország – között szállíthatnak árukat. A jármű nyilvántartásba vétele szerinti országból egy másik ECMT-országba irányuló nemzetközi fuvarozást követően a jármű legfeljebb három olyan műveletet végezhet, amelyben a nyilvántartásba vétel helye szerinti ország nem érintett, mielőtt a járműnek vissza kell térnie a nyilvántartásba vétele szerinti országba.

Az ECMT-engedélyek száma tagállamonként korlátozott, és azokat nemzeti szinten az egyes tagállamok illetékes hatóságai osztják el. A 2019-re vonatkozó engedélyeket már kiosztották, és azok száma rövid határidővel nem növelhető. Az ECMT-kvótákat évente határozzák meg, és az ECMT-országok számára kiadott engedélyek számát érintő minden változást az ECMT-országoknak egyhangúlag kell elfogadniuk.

2019-ben például 23 252, az EU-27-ben nyilvántartásba vett jármű fog rendelkezni éves engedéllyel. Ezenkívül 984 éves engedélye lesz az Egyesült Királyságnak, valamint 23 472 éves engedélyt kapnak a rendszerben részt vevő egyéb országok járművei. Figyelembe véve

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

² Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közötti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti közúti áru fuvarozási szolgáltatások és a közúton szállított áruk volumenét (2017-ben megközelítőleg 50 millió tonna; mintegy 30 millió tonna az EU-27-ből az Egyesült Királyságba és mintegy 20 millió tonna az Egyesült Királyságból az EU-27-be) nyilvánvaló, hogy kizárólag az ECMT kvótarendszere jelenleg nem jelent olyan megfelelő megoldást, amely a kilépésről rendelkező megállapodás hiányában a kilépés időpontját követően azonnal biztosítaná az alapszintű közúti áru fuvarozási összeköttetést. Az Uniónak és a tagállamoknak arra kell törekedniük, hogy az ECMT-rendszeren belül megfelelő számú engedély álljon rendelkezésre az alapszintű összeköttetés biztosítása érdekében.

Az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti közúti áru fuvarozást szinte teljes egészében egyesült királysági és uniós közúti áru fuvarozók biztosítják. Amennyiben a szóban forgó közúti áru fuvarozók elvesztenék arra irányuló jogosultságukat, hogy az Egyesült Királyság és a tagállamok között közúti áru fuvarozást végezzenek, az – többek között a közrend tekintetében fellépő – komoly zavarokat vonna maga után.

Ezért helyénvaló, hogy az Unió átmeneti és korlátozott időbeli hatályú rendkívüli intézkedéseket fogadjon el az összeköttetést érintő esetleges káros hatások enyhítésére.

A 2018. november 13-án közzétett, „Felkészülés az Egyesült Királyságnak az Európai Unióból 2019. március 30-án való kilépésére: rendkívüli helyzetre szóló cselekvési terv” című közleményében³ a Bizottság bejelentette azon szándékát, hogy több rendkívüli intézkedésre is javaslatot tesz arra az eshetőségre, ha az Egyesült Királyság a kilépésről rendelkező megállapodás nélkül lép ki az Unióból. Ami a közúti szállítást illeti, az említett közleményben a Bizottság rámutatott arra, hogy az ECMT-engedélyek a meglévő szintekhez képest csak jóval kisebb, az Unió és az Egyesült Királyság közötti forgalmat tesznek lehetővé.

Az Európai Tanács (50. cikk) 2018. december 13-án megismételte arra vonatkozó felhívását, hogy minden szinten fokozni kell a munkát az Egyesült Királyság kilépésének következményeire való felkészülés érdekében, és ennek során figyelembe kell venni minden lehetséges kimenetelt. Ez a jogi aktus azon intézkedéscsomag részét képezi, amelyet a Bizottság e felhívás nyomán fogad el.

E javaslatnak tehát az a célja, hogy ideiglenes intézkedéseket határozzon meg az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti áru fuvarozás szabályozására az Egyesült Királyságnak az Unióból való kilépését követően (1. cikk). Ezen intézkedések célja az alapszintű összeköttetés fenntartása egy szigorúan korlátozott időszakban (9. cikk).

Először is a rendeletjavaslat (3. cikk) egyoldalúan garantálja az Egyesült Királyság közúti áru fuvarozói számára a kétoldalú fuvarozás jogát annak érdekében, hogy azok továbbra is végezhesenek áru fuvarozást az érintett területek között.

Az Egyesült Királyság közúti áru fuvarozói számára biztosított jogoknak feltétele a közúti áru fuvarozás tekintetében alkalmazandó vonatkozó uniós jognak való megfelelés (4. cikk), valamint az, hogy az Egyesült Királyság biztosítson egyenértékű jogokat az uniós közúti áru fuvarozóknak. A rendeletjavaslat megállapít egy mechanizmust (5. cikk) annak biztosítására, hogy az uniós közúti áru fuvarozók által az Egyesült Királyságban élvezett jogok egyenértékűek legyenek a rendeletjavaslat értelmében az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára biztosított jogokkal. Amennyiben ez nem áll fenn, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén elfogadjon a helyzet

³ COM(2018) 880 final.

kiigazításához szükséges intézkedéseket, beleértve az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára engedélyezett kapacitás vagy utak számának vagy mindkettőnek a korlátozását. Az egyenértékűség szintjének értékelése és a korrekciós intézkedések Bizottság általi elfogadása nem korlátozódik kizárólag a két jogrend közötti szigorú, formális megfeleltetésre; ennek az oka, hogy jelentős különbségek vannak az érintett piacok között, és el kell kerülni az egy az egyben megfeleltetést, amely végül az uniós érdekekkel akár ellentétesnek is bizonyulhat.

A javasolt rendelet – amelynek ugyan az alapszintű közúti áru fuvarozási összeköttetés átmeneti biztosítása a célja – rugalmas mechanizmust határoz meg annak biztosítására, hogy az uniós közúti áru fuvarozók tisztességes és egyenlő feltételek mellett versenyezzenek az Egyesült Királyság közúti áru fuvarozóival, ha az Egyesült Királyságra többé már nem vonatkozik az uniós jog. Az egyenlő versenyfeltételek megkövetelik, hogy az Egyesült Királyság a kilépés után is kellően szigorú és egyenértékű előírásokat alkalmazzon a közúti áru fuvarozás területén az alábbiak tekintetében: a tisztességes verseny, ideértve a kartellek, az erőfölénnyel való visszaélések és az összefonódások szabályozását, az indokolatlan állami támogatások tilalma, a munkavállalók védelme és a magas szintű közúti közlekedésbiztonság, a környezet védelme, biztonság és védelem, vagy az engedélyek megadása a közúti áru fuvarozók számára, illetve a hivatásos járművezetők képzése, képzése és orvosi ellenőrzése. Ezen túlmenően biztosítani kell, hogy az uniós fuvarozókat ne érje *de iure* vagy *de facto* hátrányos megkülönböztetés az Egyesült Királyságban. A javasolt rendelet ezért felhatalmazza a Bizottságot (6. cikk), hogy kövesse nyomon az uniós és az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók közötti verseny feltételeit, és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén fogadja el a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az említett feltételek mindenkor egyenlőek maradjanak.

A szükséges eljárások úgy kerültek megállapításra, hogy a tagállamok és a Bizottság számára lehetővé tegyék annak ellenőrzését, hogy az e rendelet alapján az Unió területére árut szállító közúti áru fuvarozók rendelkeznek-e az Egyesült Királyság által a vonatkozó előírásoknak megfelelően kiállított engedélyekkel vagy bizonyítványokkal, valamint hogy valamennyi vonatkozó nemzeti és uniós jogszabályt betartották, és nem került sor a biztosított jogok túllépésére.

Kifejezett rendelkezés rögzíti, hogy a tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú közúti áru fuvarozási megállapodást az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekben, és az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára a közúti áru fuvarozás tekintetében nem biztosíthatnak semmilyen más jogokat, csak amelyeket e rendelet garantál (3. cikk). Ennek ellenére az érintett illetékes hatóságok a szükséges módon együttműködhetnek a rendelet megfelelő végrehajtása érdekében (7. cikk), hogy az Egyesült Királyság kilépését követően a rendelet égisze alatt nyújtott közúti áru fuvarozási szolgáltatások irányítását a lehető legkisebb mértékben érje zavar.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javasolt rendelet *lex specialis*nak minősül, amely az abból eredő következmények némelyikével foglalkozik, hogy az Egyesült Királyság kilépésétől fogva és a kilépésről rendelkező megállapodás hiányában a közúti áru fuvarozást szabályozó uniós szabályok, különösen az 1072/2009/EK rendelet nem lesz alkalmazandó az Egyesült Királyság és az Unióban maradó tagállamok közötti közúti áru fuvarozásra. A javasolt feltételek olyan mértékűre korlátozódnak, ami az aránytalan, többek között a közrend tekintetében fellépő zavarok elkerülése érdekében e tekintetben szükséges. E feltételek csupán korlátozott ideig

lesznek alkalmazandók. A javaslat így teljes mértékben összhangban van a hatályos jogszabályokkal, különösen az 1072/2009/EK rendelettel.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat kiegészíti a közúti árufuvarozásra vonatkozó uniós szabályokat, különösen az 1072/2009/EK rendeletet. A rendelet konkrét célja és kontextusa, valamint egyoldalú jellege szükségszerűen szigorú megközelítést tesz szükségessé a jogok biztosítása tekintetében, másrészt pedig olyan különös rendelkezéseket, amelyek célja a jogok egyenértékűségének és az egyenlő versenyfeltételeknek a fenntartása.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A jogalap az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése. Ez a cikk képezi a különösen a következőket meghatározó uniós jogi szabályozás elfogadásának az alapját: i. a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályok (az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének a) pontja), és ii. azok a feltételek, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet (az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének b) pontja).

- **Szubszidiaritás**

Az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése a harmadik országokkal kötött vonatkozó megállapodások tekintetében fenntartja az Unió hatáskörét. Ilyen megállapodás hiányában a javasolt jogi aktus az Egyesült Királyság által biztosított egyenértékű jogok függvényében megteremti az alapszintű összeköttetést. Az ilyen jellegű összeköttetés az Unió valamennyi pontjára irányuló és onnan kiinduló forgalom tekintetében egyenlő módon lenne biztosítva, amivel elkerülhetők a belső piac torzulásai. Az uniós szintű fellépés ezért elengedhetetlen; az eredmény tagállami szintű fellépéssel nem lenne megvalósítható.

- **Arányosság**

A javasolt rendelet arányosnak tekinthető, mivel lehetővé teszi az aránytalan zavarok megelőzését, és egyúttal egyenlő versenyfeltételeket biztosít az uniós közúti árufuvarozók számára. A javaslat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket. Ez különösen vonatkozik a releváns jogok biztosításának feltételeire, többek között az Egyesült Királyság által biztosítandó egyenértékű jogok követelményére, a tisztességes versenyre és e szabályrendszer időbeli korlátozására.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a jogi aktus olyan kérdéseket szabályoz, amelyek szorosan kapcsolódnak az 1072/2009/EK rendelethez, és célja, hogy az említett rendelethez hasonlóan teljes mértékben harmonizált versenyfeltételeket biztosítson, azt rendelet formájában kell előterjeszteni. Emellett ez a forma a legmegfelelőbb a helyzet/kontextus sürgőssége miatt is, mivel a kilépés előtt rendelkezésre álló idő (kilépésről rendelkező megállapodás megkötése hiányában) túl rövid ahhoz, hogy lehetővé tegye egy esetleges irányelv rendelkezéseinek átültetését.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Tárgytalan, mivel az e javaslatot – amely nem kapcsolódik a hatályban lévő jogszabályok célkitűzéseikhez – szükségessé tevő esemény kivételes, időszakos és egyszeri.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Számos érdekelt fél, valamint tagállami képviselő számolt be az Egyesült Királyság EU-ból való kilépéséből eredő kihívásokról, és vetett fel lehetséges megoldásokat.

Az előadott vélemények egyik közös témája a szabályozási beavatkozás szükségessége volt annak érdekében, hogy a közúti árufuvarozás tekintetében fenn lehessen tartani az összeköttetés bizonyos szintjét. Az uniós közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés tekintetében az érdekelt felek nem képesek saját rendkívüli intézkedések végrehajtásával enyhíteni a kilépésről rendelkező megállapodás esetleges hiányának hátrányos hatását.

2018. november 29-én a Bizottság a kilépésre való felkészülésről szóló munkaértekezlet szervezett a 27 uniós tagállam számára a Tanács 50. cikk szerinti munkacsoportjában, amelynek során a tagállamok képviselői különösen arra mutattak rá, hogy uniós szintű rendkívüli intézkedéseket kell elfogadni annak érdekében, hogy a kilépésről rendelkező megállapodás hiánya esetén biztosított legyen az alapszintű összeköttetés a 27 tagállam és az Egyesült Királyság között. Különösen azt emelték ki, hogy az ECMT többoldalú kvótarendszere – figyelembe véve annak mennyiségi és minőségi korlátait – nem jelent kielégítő és megfelelő tartalékmegoldást.

Ezek az észrevételek kellő figyelmet kaptak a javaslat előkészítése során.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az érdekelt felek megosztották a Bizottsággal az Egyesült Királyság kilépésének a közúti árufuvarozási ágazatra gyakorolt hatásaira vonatkozó különféle értékeléseiket. Ezek az értékelések arra a következtetésre jutnak, hogy a közúti árufuvarozási ágazatban rendelkezésre álló egyetlen tartalékmegoldás – nevezetesen a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere – alkalmatlan lenne az ágazat igényeinek kielégítésére. A 2019. évre rendelkezésre álló engedélyek korlátozott volta (lásd fent) valószínűleg jelentős fennakadásokat okozna, és nem fedeznék teljes mértékben a kétoldalú közúti áruforgalmat (évente körülbelül 50 millió tonna). Az Egyesült Királyság és az EU-27 közötti közúti árufuvarozási műveletek több mint 80 %-át jelenleg az EU-27-ben székhellyel rendelkező fuvarozók bonyolítják le. Az EU-27 érdeke, hogy olyan keretet biztosítson, amely nem korlátozza indokolatlanul a kétoldalú közúti árufuvarozási műveleteket.

- **Hatásvizsgálat**

A helyzet kivételes jellege és az Egyesült Királyság státuszának megváltozásával érintett időszakhoz kapcsolódó korlátozott igények miatt nincs szükség hatásvizsgálatra. A javaslatban foglaltaktól ténybelileg vagy jogilag eltérő politikai lehetőségek nem állnak rendelkezésre.

- **Alapjogok**

E javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Tárgytalan.

5. EGYÉB ELEMEEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Tárgytalan.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Unióból történő kilépésével összefüggésben az alapszintű közúti árufuvarozási összeköttetést biztosító közös szabályokról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) 2017. március 29-én az Egyesült Királyság az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikkének megfelelően bejelentette az Unióból való kilépésre vonatkozó szándékát. A kilépési megállapodás hatálybalépésének időpontjától, illetve ennek hiányában a kilépés bejelentésétől számított két év elteltével, vagyis 2019. március 30-tól a Szerződések az Egyesült Királyság tekintetében hatályukat veszítik, kivéve, ha az Európai Tanács az Egyesült Királysággal egyetértésben a fenti időszak meghosszabbításáról egyhangúlag határoz.
- (2) Az Egyesült Királyság Unióból való kilépése – az Unióban maradó huszonhét tagállammal fennálló kapcsolat összefüggésében és külön rendelkezések hiányában – az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ által létrehozott, a piacra jutás tekintetében az uniós jogból eredő valamennyi jogot és kötelezettséget megszünteti.
- (3) A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere az egyetlen olyan más rendelkezésre álló jogi keret, amely az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti árufuvarozáshoz alapot biztosíthat a kilépés időpontját követően. Mivel azonban jelenleg korlátozott számú engedély áll rendelkezésre az ECMT-rendszer keretében, és a rendszer hatálya az érintett közúti fuvarozási műveletek tekintetében korlátozott, a rendszer jelenleg nem alkalmas arra,

⁴ HL C , , . o.

⁵ HL C , , . o.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

hogy teljes mértékben kielégítse az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti áru fuvarozási igényeket.

- (4) Ezért a – többek között a közrend tekintetében fellépő – komoly zavarok megelőzése érdekében ideiglenes intézkedéseket kell hozni, amelyek lehetővé teszik az Egyesült Királyságban engedélyezett közúti áru fuvarozók számára, hogy közúti áru fuvarozást végezzenek az Egyesült Királyság területe és az Unióban maradó huszonhét tagállam között. Az Egyesült Királyság és az Unióban maradó tagállamok közötti megfelelő egyensúly biztosítása érdekében ezen jogok biztosítását attól kell függővé tenni, hogy az Egyesült Királyság egyenértékű jogokat biztosít-e, és hogy fennállnak-e bizonyos, a tisztességes versenyhez elengedhetetlen feltételek.
- (5) Annak érdekében, hogy tükröződjön az intézkedések ideiglenes jellege, az intézkedések időbeli hatályát rövid időtartamra kell korlátozni, amely az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti áru fuvarozásra vonatkozó jövőbeni megállapodás lehetséges tárgyalásainak és hatálybalépésének sérelme nélkül lehetővé teszi az alapszintű összeköttetéshez szükséges intézkedések megtételét az ECMT-rendszerben.
- (6) Az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében meghatározott arányosság elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (7) E rendeletet sürgősen hatályba kell léptetni, és az azon időpontot követő naptól kell alkalmazni, amikortól a Szerződések már nem alkalmazandók az Egyesült Királyságra, illetve az Egyesült Királyság területén, kivéve, ha addig az időpontig hatályba lép az Egyesült Királysággal kötött, kilépésről rendelkező megállapodás.
- (8) Amennyiben a piaci igények kielégítése érdekében szükséges, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy visszaállítsa az Unió által az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára biztosított jogoknak az Egyesült Királyság által az uniós közúti áru fuvarozók számára biztosított jogokkal való egyenértékűségét, és orvosolja az uniós közúti áru fuvarozók számára hátrányos tisztességtelen verseny előfordulását. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein. Biztosítani kell, hogy az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ne érintsék hátrányosan a belső piac megfelelő működését,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Hatály

Ez a rendelet ideiglenes intézkedéseket állapít meg Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága (a továbbiakban: Egyesült Királyság) Unióból való kilépését követően az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti áru fuvarozás tekintetében.

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „jármű”: az Egyesült Királyságban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy olyan járműszerelvény, amelynek legalább a gépjármű részét az Egyesült Királyságban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag áru fuvarozásra szolgál. A jármű lehet a vállalkozás saját tulajdonában, vagy a vállalkozás vásárolhatta részletfizetésre, vagy bérelheti, feltéve, hogy az utóbbi esetben a jármű megfelel a 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁷;
2. „kétoldalú fuvarozás”:
 - a) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út, amelynél a kiindulási pont és a végpont az Unió területén, illetve az Egyesült Királyság területén van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
 - b) az a) pontban említett fuvarozásokkal kapcsolatban üresen megtett út;
3. „uniós közúti áru fuvarozó”: olyan, közúti áru fuvarozási tevékenységet folytató vállalkozás, amely az 1072/2009/EK rendelet 4. cikke szerinti, érvényes közösségi engedéllyel rendelkezik;
4. „egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozó”: az Egyesült Királyságban letelepedett olyan vállalkozás, amely jogosult közúti áru fuvarozásra, és érvényes egyesült királyságbeli engedéllyel rendelkezik;
5. „egyesült királyságbeli engedély”: az Egyesült Királyság által nemzetközi fuvarozás céljából – beleértve a kétoldalú fuvarozást is – kibocsátott engedély;
6. „versenyjog”: olyan jog, amely a következő magatartással foglalkozik, amennyiben az hatással lehet a közúti áru fuvarozási szolgáltatásokra:
 - a) olyan magatartás, amely a következőkből áll:
 - i. közúti áru fuvarozók közötti megállapodások, közúti áru fuvarozók társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása;
 - ii. erőfölénnyel való visszaélés egy vagy több közúti áru fuvarozó részéről;
 - iii. olyan intézkedések, amelyeket az Egyesült Királyság közzállalkozások és az Egyesült Királyság jóvoltából különleges vagy kizárólagos jogokkal rendelkező vállalkozások számára hozott vagy tart fenn, és amelyek ellentétesek az i. vagy ii. alponttal; és
 - b) a közúti áru fuvarozók közötti olyan összefonódások, amelyek jelentősen gátolják a hatékony versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen;
7. „állami támogatás”: a kormány vagy bármely más szintű közigazgatási szerv által közúti áru fuvarozó számára nyújtott, gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulás, amely a következőket foglalja magában:

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti áru fuvarozására történő használatáról (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).

- a) pénzeszközök – például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció – közvetlen átadása, pénzeszközök potenciális közvetlen átadása, kötelezettségek – például hitelgaranciák, tőkeinjekció, tulajdonlás, csődvédelem vagy biztosítás – átvállalása;
- b) az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének mellőzése;
- c) az általános infrastruktúra szükségletein kívüli áruk vagy szolgáltatások rendelkezésre bocsátása, illetve áruk vagy szolgáltatások beszerzése; vagy
- d) kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magán szervezet megbízása azzal, illetve utasítása arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladattípust az a), b) és c) pontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól.

Nem tekinthető úgy, hogy egy kormány vagy más közigazgatási szerv által nyújtott pénzügyi hozzájárulás gazdasági előnyt biztosít, amennyiben egy magánpiaci szereplő a szóban forgó közigazgatási szervvel megegyező helyzetben, kizárólag jövedelmezőségi kilátásoktól vezérelve ugyanazt a pénzügyi hozzájárulást nyújtotta volna;

- 8. „független versenyhatóság”: a versenyjog alkalmazásáért és végrehajtásáért, valamint az állami támogatások ellenőrzéséért felelős hatóság, amely teljesíti az alábbi feltételeket:
 - a) működése szempontjából a hatóság független, és megfelelően fel van ruházva a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokkal;
 - b) feladatainak ellátása és hatáskörei gyakorlása során a hatóság rendelkezik a politikai vagy egyéb külső befolyástól való függetlenségre vonatkozó, szükséges garanciákkal, és pártatlanul jár el; és
 - c) a hatóság határozatait bírósági felülvizsgálatnak vetik alá;
- 9. „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a közúti áru fuvarozási szolgáltatások működtetéséhez nyújtott árúknak vagy szolgáltatásoknak – köztük közszolgáltatásoknak – a biztosítása során vagy az ilyen szolgáltatások tekintetében illetékes állami hatóságok általi kezelése során;
- 10. „az Unió területe”: a tagállamok területe, amelyre az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés a benne meghatározott feltételekkel alkalmazandó.

3. cikk

A kétoldalú fuvarozás folytatásához való jog

- (1) Az e rendeletben megállapított feltételek szerint az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók kétoldalú fuvarozást is végezhetnek.
- (2) A következő típusú kétoldalú fuvarozást az Egyesült Királyságban letelepedett természetes vagy jogi személy a 2. cikk (5) bekezdése értelmében vett egyesült királyságbeli engedély nélkül végezheti:

- a) egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállítás;
 - b) sérült vagy műszaki hibás járművek szállítása;
 - c) árufuvarozás olyan gépjárművekkel, amelyek megengedett össztömege, beleértve a pótkocsikat is, nem haladja meg a 3,5 tonnát;
 - d) gyógyszerek, készülékek, gyógyászati berendezések és felszerelések, valamint egyéb, vészhelyzet esetén szükséges cikkek szállítása, különösen természeti katasztrófák esetén;
 - e) olyan árufuvarozás, amelynek esetében teljesülnek a következők:
 - i. a szállított áru a vállalkozás tulajdonában van, vagy azt a vállalkozás adta el, vásárolta meg, adta bérbe vagy vette bérbe, állította elő, vonta ki, dolgozta fel vagy javította meg;
 - ii. a szállítás célja az árunak a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy a vállalkozáson belül vagy azon kívül történő elmozdítása a vállalkozás saját céljaira;
 - iii. az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás alkalmazásában lévő vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;
 - iv. az áruszállító járművek a vállalkozás saját tulajdonában vannak, vagy azokat a vállalkozás részletfizetésre vásárolta vagy bérlte, feltéve, hogy az utóbbi esetben megfelelnek a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti árufuvarozásra történő használatáról szóló, 2006. január 18-i 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (12); és
 - v. a szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység.
- (3) A tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú megállapodást vagy megegyezést az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekben. A meglévő többoldalú megállapodások sérelme nélkül a tagállamok az e rendeletben megadottakon kívül más jogokat nem biztosíthatnak az egyesült királyságbeli közúti árufuvarozók számára.

4. cikk

Szociális és műszaki szabályok

Az e rendelet szerinti kétoldalú szállítás során be kell tartani a következő szabályokat:

- a) az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők tekintetében a tagállamok által a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁸ összhangban megállapított követelmények;
- b) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok tekintetében az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ követelményei;

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- c) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek tekintetében a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁰ követelményei;
- d) az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méretei és tömege tekintetében a tagállamok által a 96/53/EK tanácsi irányelvvel¹¹ összhangban megállapított követelmények;
- e) a sebességkorlátozó készülékek egyes gépjármű-kategóriákba való beszerelése és azokban való használata tekintetében a tagállamok által a 92/6/EGK tanácsi irányelvvel¹² összhangban megállapított követelmények;
- f) a biztonsági övek és a gyermekbiztonsági rendszerek járművekben való kötelező használata tekintetében a tagállamok által a 91/671/EGK tanácsi irányelvvel¹³ összhangban megállapított követelmények;
- g) a munkavállalók kiküldetése tekintetében a tagállamok által a 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁴ összhangban megállapított követelmények.

5. cikk

A jogok egyenértékűsége

- (1) A Bizottság figyelemmel kíséri az Egyesült Királyság által az uniós közúti fuvarozók számára biztosított jogokat és azok gyakorlásának feltételeit.
- (2) Amennyiben úgy ítéli meg, hogy az Egyesült Királyság által az uniós közúti áru fuvarozóknak biztosított jogok – *de jure* vagy *de facto* – nem egyenértékűek az e rendelet alapján az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára biztosított jogokkal, vagy hogy ezek a jogok nem állnak egyenlő mértékben rendelkezésre valamennyi uniós közúti áru fuvarozó számára, az egyenértékűség helyreállítása érdekében a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján:
 - a) korlátokat állapíthat meg az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára engedélyezett kapacitás vagy utak száma vagy mindkettő tekintetében;
 - b) felfüggesztheti e rendelet alkalmazását; vagy
 - c) egyéb megfelelő intézkedéseket hozhat.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

¹¹ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 5. o.).

¹² A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

¹³ A Tanács 91/671/EGK irányelve (1991. december 16.) a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról (HL L 373., 1991.12.31., 26. o.).

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).

Tisztességes verseny

- (1) A Bizottság nyomon követi azokat a feltételeket, amelyek mellett az uniós közúti áru fuvarozók az e rendelet hatálya alá tartozó közúti áru fuvarozási szolgáltatások nyújtásáért versengenek az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozókkal.
- (2) Amennyiben úgy ítéli meg, hogy a (3) bekezdésben említett helyzetek bármelyike miatt az említett feltételek jelentősen kedvezőtlenebbek, mint az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára biztosítottak, a Bizottság a helyzet orvoslása érdekében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján:
 - a) korlátokat állapíthat meg az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára engedélyezett kapacitás vagy utak száma vagy mindkettő tekintetében;
 - b) felfüggesztheti e rendelet alkalmazását; vagy
 - c) egyéb megfelelő intézkedéseket hozhat.
- (3) A (2) bekezdés szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusok a következő helyzetek orvoslására fogadhatók el:
 - a) az Egyesült Királyság állami támogatásokat nyújt;
 - b) az Egyesült Királyságban nincs versenyjog, vagy azt nem alkalmazzák hatékonyan;
 - c) az Egyesült Királyság nem hozott létre vagy nem tart fenn független versenyhatóságot;
 - d) az Egyesült Királyság által a munkavállalók védelme, a biztonság, a védelem vagy a környezet védelme érdekében vagy az engedélyek közúti áru fuvarozók számára történő megadásával vagy a hivatásos járművezetők képzésével, képzésével és orvosi ellenőrzésével összefüggésben alkalmazott előírások kevésbé szigorúak az uniós jogszabályokban rögzítetteknél, vagy megfelelő uniós jogszabályok hiányában a tagállamokban alkalmazott előírásoknál, de minden esetben a vonatkozó nemzetközi előírásoknál;
 - e) az Egyesült Királyság az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁵ meghatározott szabályoktól eltérő szabályokat alkalmaz az úthasználati díjakra és az adózásra vonatkozóan; és
 - f) az uniós közúti fuvarozókkal szemben fennáll a megkülönböztetés valamely formája.
- (4) Az (1) bekezdés alkalmazásában a Bizottság az Egyesült Királyság illetékes hatóságaitól vagy közúti fuvarozóitól információkat kérhet. Amennyiben az Egyesült Királyság illetékes hatóságai vagy közúti fuvarozói nem bocsátják rendelkezésre a kért információkat a Bizottság által előírt észszerű határidőn belül, vagy hiányos információkat szolgáltatnak, a Bizottság a (2) bekezdésnek megfelelően járhat el.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

7. cikk

Konzultáció és együttműködés

- (1) A tagállamok illetékes hatóságai e rendelet végrehajtásának biztosítása érdekében szükség szerint konzultálnak és együttműködnek az Egyesült Királyság illetékes hatóságaival.
- (2) A tagállamok kérésre indokolatlan késedelem nélkül továbbítják a Bizottságnak az (1) bekezdés alapján kapott információkat vagy minden egyéb, az e rendelet 5. és 6. cikkének végrehajtása szempontjából releváns információt.

8. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) Az 5. cikk (2) bekezdése vagy a 6. cikk (2) bekezdése szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban* foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (2) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

9. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Rendelkezéseit az azon napot követő naptól kell alkalmazni, amelytől fogva az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikkének (3) bekezdése alapján a Szerződések az Egyesült Királyságra többé nem alkalmazhatók.

Ez a rendelet azonban nem alkalmazandó, ha az Egyesült Királysággal az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikke (2) bekezdésének megfelelően megkötött, kilépésről rendelkező megállapodás az említett időpontig hatályba lép.

Ezt a rendeletet 2019. december 31-ig kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök