



Briuselis, 2018 12 19
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių vežimo keliais sektoriuje, atsižvelgiant į Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimą iš Sąjungos

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2017 m. kovo 29 d. Jungtinė Karalystė pranešė apie savo ketinimą išstoti iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Tai reiškia, kad, jei Susitarimas dėl išstojimo¹ nebus ratifikuotas, Sąjungos pirminė ir antrinė teisė nebebus taikoma Jungtinei Karalystei nuo 2019 m. kovo 30 d. (toliau – išstojimo diena). Tada Jungtinė Karalystė taps trečiąja šalimi.

Valstybių narių krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų (Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų) laisvė teikti tarptautinio krovinių vežimo keliais paslaugas Sąjungoje pirmiausiai reglamentuojama Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009², kuriuo atitinkamai nustatomos bendrosios vertimosi profesine vežimo kelių transportu veikla ir patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklės.

Nesudarius susitarimo dėl išstojimo, Jungtinės Karalystės ir valstybių narių tarpusavio krovinių vežimo keliais paslaugoms minėti reglamentai nuo išstojimo momento nebebūtų taikomi. Dėl to Bendrijos licencijos, kurias Jungtinė Karalystė išdavė krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams iki išstojimo dienos, netektų galios, o kartu tokių licencijų turėtojai netektų teisės patekti į Sąjungos krovinių vežimo keliais rinką. Lygiai taip pat Europos Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai, turintys dabar galiojančias Bendrijos licencijas, netektų teisės patekti į Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais rinką.

Tai reiškia, kad, nesudarius susitarimo dėl išstojimo, nuo 2019 m. kovo 30 d. krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai remdamiesi Sąjungos teise negalėtų teikti krovinių vežimo keliais tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių paslaugų. Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema būtų vienintelis teisinis pagrindas, kuriuo remiantis būtų galima toliau teikti tokias paslaugas, jei vežėjas turi ETMK leidimą. Transporto priemone, kuriai galioja ETMK leidimas, leidžiama vežti krovinius tarp 43 sistemoje dalyvaujančių šalių, tarp kurių – 26 ES 27 valstybės narės (visos, išskyrus Kiprą), Jungtinė Karalystė ir 16 kitų šalių. Įvykdžius tarptautinę krovinių vežimo operaciją iš transporto priemonės registracijos šalies į kitą ETMK šalį, galima atlikti ne daugiau kaip tris su registracijos šalimi nesusijusias operacijas, po to transporto priemonė privalo grįžti į savo registracijos šalį.

ETMK leidimų skaičius kiekvienoje valstybėje narėje yra ribotas, o leidimus nacionaliniu lygmeniu paskirsto kiekvienos valstybės narės kompetentingos institucijos. 2019 m. leidimai jau paskirstyti ir jų skaičiaus skubiai padidinti negalima. ETMK leidimų kvotos nustatomos kasmet ir dėl visų ETMK šaliai skirtų leidimų skaičiaus pakeitimų turi vieningai susitarti visos ETMK šalys.

Pavyzdžiui, 2019 m. ES 27 registruotoms transporto priemonėms bus suteikti 23 252 metiniai leidimai. Be to, Jungtinei Karalystei numatyti 984 metiniai leidimai, o kitų sistemoje dalyvaujančių šalių transporto priemonėms – 23 472 metiniai leidimai. Atsižvelgiant į krovinių vežimo keliais paslaugų apimtį ir tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių keliais vežamų krovinių kiekį (apie 50 mln. tonų 2017 m.: maždaug 30 mln. tonų iš ES 27 į Jungtinę Karalystę ir maždaug 20 mln. tonų iš Jungtinės Karalystės į ES 27), akivaizdu, kad naudotis

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

² 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

vien ETMK kvotų sistema šiuo metu nėra tinkamas sprendimas siekiant užtikrinti bazinių susisiekimą krovinių vežimo keliais sektoriuje iš karto po išstojimo dienos, jei susitarimas dėl išstojimo nebus sudarytas. Sąjunga ir Jungtinė Karalystė turėtų stengtis užtikrinti, kad pagal ETMK sistemą būtų skirta pakankamai leidimų baziniam susisiekimui garantuoti.

Krovinių vežimas keliais tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių beveik visiškai priklauso nuo Jungtinės Karalystės ir Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų. Jei tie paslaugų teikėjai prarastų teisę vežti krovinius tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių, kiltų didelių sutrikimų, įskaitant viešosios tvarkos sutrikdymą.

Todėl Sąjungai reikėtų priimti laikinas ribotos trukmės nenumatytų atvejų priemonės, kad būtų sumažintas toks galimas trikdomas poveikis susisiekimui.

2018 m. lapkričio 13 d. komunikate „Pasirengimas Jungtinės Karalystės išstojimui iš Europos Sąjungos 2019 m. kovo 30 d. Veiksmų planas nenumatytiems atvejams“³ Komisija paskelbė apie ketinimą pasiūlyti tam tikrų nenumatytų atvejų priemonių, siekdama atsižvelgti į galimybę, kad Jungtinė Karalystė išstos iš Sąjungos be susitarimo dėl išstojimo. Dėl kelių transporto šiame komunikate Komisija nurodė, kad pagal ETMK leidimus būtų galima vykdyti daug mažiau transporto veiklos nei dabartinis transporto tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės mastas.

2018 m. gruodžio 13 d. Europos Vadovų Taryba (50 straipsnis) pakartojo savo raginimą intensyviau dirbti, siekiant visais lygmenimis pasirengti Jungtinės Karalystės išstojimo pasekmėms, atsižvelgiant į visus galimus rezultatus. Šis aktas yra priemonių, kurias Komisija priima reaguodama į šį raginimą, paketo dalis.

Taigi šiuo pasiūlymu siekiama nustatyti laikinas priemones, reglamentuojančias krovinių vežimą keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės po pastarosios išstojimo iš Sąjungos (1 straipsnis). Šios priemonės skirtos baziniam susisiekimui užtikrinti griežtai ribotą laikotarpį (9 straipsnis).

Pirmiausia (3 straipsnis) siūlomu reglamentu numatyta vienašališkai suteikti teises Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams vykdyti dvišalį vežimą, kad jie galėtų toliau gabenti krovinius tarp atitinkamų teritorijų.

Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams šios teisės suteikiamos su sąlyga, kad būtų laikomasi atitinkamos Sąjungos teisės, taikomos krovinių vežimui keliais (4 straipsnis), ir kad Jungtinė Karalystė Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams suteiktų lygiavertes teises. Siūlomu reglamentu nustatomas mechanizmas (5 straipsnis), skirtas užtikrinti, kad teisės, kuriomis Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai naudojami Jungtinėje Karalystėje, būtų lygiavertės pagal šį reglamentą JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms. Jei taip nėra, Komisijai suteikiami įgaliojimai deleguotaisiais aktais priimti būtinas priemones padėčiai ištaisyti, be kita ko, nustatyti JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, kelionių skaičiaus arba jų abiejų apribojimus. Komisijos atliekamas lygiavertiškumo lygio vertinimas ir taisomųjų priemonių priėmimas nėra susijęs vien su griežtu, formaliu dviejų teisinių sistemų suderinamumu; tai daroma atsižvelgiant į didelius atitinkamų rinkų skirtumus ir siekiant išvengti aklo atkartojimo požiūrio, kuris galiausiai gali prieštarauti Sąjungos interesui.

³ COM(2018) 880 *final*.

Siūlomu reglamentu (nors juo siekiama laikinai užtikrinti bazinį susisiekimą krovinių vežimo keliais sektoriuje) nustatomas lankstus mechanizmas, kurio tikslas – užtikrinti, kad Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai turėtų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti su Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjais, kai Jungtinei Karalystei Sąjungos teisė nebebus taikoma. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas būtina, kad ir po išstojimo Jungtinė Karalystė krovinių vežimo keliais srityje toliau taikytų pakankamai aukštus ir palyginamus standartus, susijusius su: sąžininga konkurencija, įskaitant kartelių, piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi ir susijungimų reguliavimą; nepagrįstų vyriausybės subsidijų draudimu; darbuotojų apsauga ir aukšto lygio kelių eismo saugumu; aplinkos apsauga; sauga ir saugumu arba susijusius su licencijų išdavimu krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ar profesionalių vairuotojų kvalifikacija, mokymu ir sveikatos patikrinimu. Taip pat būtina užtikrinti, kad Sąjungos vežėjai Jungtinėje Karalystėje nebūtų *de jure* ar *de facto* diskriminuojami. Taigi siūlomu reglamentu Komisijai pavedama užduotis (6 straipsnis) stebėti Sąjungos ir Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų konkurencijos sąlygas ir suteikiami įgaliojimai deleguotaisiais aktais priimti būtinas priemones, kuriomis būtų užtikrinta, kad tos sąlygos visuomet liktų vienodos.

Nustatomos būtinos procedūros, kad valstybės narės ir Komisija galėtų tikrinti, ar krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai, vežantys krovinius į Sąjungą pagal šį reglamentą, turi pagal atitinkamus standartus Jungtinės Karalystės išduotas licencijas ar sertifikatus, ar laikomasi visų atitinkamų nacionalinių ir Sąjungos teisės aktų ir ar neviršijamos suteiktos teisės.

Aiškiai primenama, kad valstybės narės negali su Jungtine Karalyste derėtis dėl ar sudaryti jokių dvišalių krovinių vežimo keliais susitarimų dėl klausimų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir kad jos negali kitaip suteikti JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams jokių kitų nei suteiktos šiuo reglamentu teisių, susijusių su krovinių vežimu keliais (3 straipsnis). Nepaisant to, atitinkamos kompetentingos institucijos galės prireikus bendradarbiauti siekdamos tinkamai įgyvendinti reglamentą (7 straipsnis), kad krovinių vežimo keliais paslaugų, kurios ir toliau bus pagal jį teikiamos po Jungtinės Karalystės išstojimo, valdymas būtų kuo mažiau trikdomas.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis siūlomas reglamentas yra *lex specialis*, kuriuo sprendžiamos tam tikros problemos, kylančios dėl to, kad nuo Jungtinės Karalystės išstojimo, jei nebus sudarytas susitarimas dėl išstojimo, krovinių vežimą keliais reglamentuojančios Sąjungos taisyklės, visų pirma Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009, nebebus taikomos krovinių vežimui keliais tarp Jungtinės Karalystės ir likusių valstybių narių. Siūlomos sąlygos apima tik tai, kas būtina šiuo atžvilgiu, kad būtų išvengta neproporcingo, be kita ko, viešosios tvarkos, sutrikdymo. Jas ketinama taikyti tik ribotą laikotarpį. Todėl šis pasiūlymas visiškai suderinamas su galiojančiais teisės aktais, visų pirma Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas papildo krovinių vežimą keliais reglamentuojančias Sąjungos taisykles, visų pirma Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009. Atsižvelgiant į konkretų šio reglamento tikslą ir kontekstą, taip pat į jo vienašalį pobūdį, suteikiant teises būtina vadovautis ribojamuoju požiūriu ir nustatyti konkrečias nuostatas, kuriomis siekiama išsaugoti lygias teises ir vienodas sąlygas.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis. Remiantis šiuo straipsniu priimami ES teisės aktai, kuriais visų pirma nustatomos: i) bendros taisyklės, taikomos tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją (SESV 91 straipsnio 1 dalies a punktas); ir ii) sąlygos, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas (SESV 91 straipsnio 1 dalies b punktas).

• Subsidiarumo principas

Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 1 straipsnio 2 dalimi Sąjungai suteikta kompetencija sudaryti atitinkamus susitarimus su trečiosiomis šalimis. Nesudarius tokio susitarimo šiuo siūlomą aktu būtų užtikrintas bazinis susisiekimasis, jei Jungtinė Karalystė suteiktų lygiavertes teises. Toks susisiekimasis būtų vienodai užtikrintas transporto priemonėms, važiuojančioms į visas Sąjungos vietas ir iš jų, taip išvengiant vidaus rinkos iškraipymo. Todėl būtina imtis Sąjungos lygmens veiksmų, nes tokio rezultato valstybių narių lygmens veiksmais pasiekti negalima.

• Proporcingumo principas

Siūlomas reglamentas laikomas proporcingu, nes jį taikant galima išvengti neproporcingų sutrikdymų ir taip pat užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams. Juo neviršijama to, kas būtina šiam tikslui pasiekti. Tai ypač pasakytina apie sąlygas, kuriomis suteikiamos atitinkamos teisės ir kurios, *inter alia*, yra susijusios su poreikiu užtikrinti, kad Jungtinė Karalystė suteiktų lygiavertes teises, ir su sąžininga konkurencija, taip pat apie ribotą tvarkos galiojimo laiką.

• Priemonės pasirinkimas

Kadangi šiuo teisės aktu reglamentuojami su Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009 glaudžiai susiję klausimai ir siekiama (kaip ir šiuo reglamentu) užtikrinti visiškai suderintas konkurencijos sąlygas, šis teisės aktas turėtų būti reglamentas. Tokios formos teisės aktas taip pat geriausiai tinka atsižvelgiant į klausimo skubumą, nes iki išstojimo (nesudarius susitarimo dėl išstojimo) likusio laiko nepakanka direktyvoje išdėstytoms nuostatomis perkelti į nacionalinę teisę.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

• Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas

Tai netaikoma, nes įvykis, dėl kurio reikėjo parengti šį pasiūlymą, yra išskirtinis, laikinas ir vienkartinis, o pasiūlymas nesusijęs su galiojančių teisės aktų tikslais.

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Klausimus, susijusius su Jungtinės Karalystės išstojimo iš ES keliamomis problemomis ir galimais sprendimais, aptarė įvairios suinteresuotosios šalys ir valstybių narių atstovai.

Bendra pateiktų nuomonių tema buvo poreikis imtis intervencinių reguliavimo priemonių, kad būtų užtikrintas tam tikro lygio susisiekimasis krovinių vežimo keliais sektoriuje. Kalbant apie galimybę patekti į Sąjungos krovinių vežimo keliais rinką, suinteresuotosios šalys negali

pačios imtis nenumatytų atvejų priemonių, kad sumažintų neigiamą galimo išstožimo be susitarimo poveikį.

2018 m. lapkričio 29 d. Komisija ES 27 valstybėms narėms surengė seminarą apie pasirengimą Tarybos 50 straipsnio darbo grupėje, per kurį valstybių narių atstovai ypač pabrėžė poreikį imtis ES lygmens nenumatytų atvejų priemonių, kad būtų užtikrintas bazinis susisiekimas tarp ES 27 ir JK tuo atveju, jei nebus sudarytas susitarimas dėl išstožimo. Visų pirma buvo pabrėžta, kad ETMK daugiašalė kvotų sistema nėra pakankama ir tinkama atsarginė galimybė, turint omenyje jos kiekybinius ir kokybinius apribojimus.

Rengiant pasiūlymą į šias pastabas buvo deramai atsižvelgta.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Atitinkamos suinteresuotosios šalys pasidalijo su Komisija informacija apie kelių formų Jungtinės Karalystės išstožimo pasekmių krovinių vežimo keliais sektoriui vertinimus. Atlikus šiuos vertinimus padaryta išvada, kad vienintelė atsarginė galimybė krovinių vežimo keliais sektoriuje, t. y. Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema, būtų nepakankama sektoriaus poreikiams patenkinti. 2019 m. skirtų leidimų trūkumas (žr. pirmiau) greičiausiai lemtų reikšmingus sutrikdymus ir gali būti, kad dvišalio krovinių vežimo keliais poreikiai (apie 50 mln. tonų per metus) nebebus visiškai patenkinti. Daugiau nei 80 % krovinių vežimo keliais tarp JK ir ES 27 operacijų šiuo metu vykdo ES 27 įsisteigę vežėjai. ES 27 valstybės narės suinteresuotos, kad būtų nustatyta sistema, kuria dvišalio krovinių vežimo keliais operacijos nebūtų nepagrįstai ribojamos.

- **Poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į išskirtinę padėtį ir ribotus laikotarpio, per kurį bus įtvirtintas Jungtinės Karalystės statuso pasikeitimas, poreikius poveikio vertinimo atlikti nereikia. Iš esmės ir teisiškai besiskiriančių politikos galimybių, išskyrus pasiūlytąją, nėra.

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas nedaro poveikio pagrindinių teisių apsaugai.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Netaikoma.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių vežimo keliais sektoriuje, atsižvelgiant į Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimą iš Sąjungos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁴,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁵,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) 2017 m. kovo 29 d. Jungtinė Karalystė pranešė apie savo ketinimą išstoti iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Jei Europos Vadovų Taryba, susitarusi su Jungtine Karalyste, vieningai nenuspręs pratęsti termino, Sutartys Jungtinei Karalystei nustos galioti nuo Susitarimo dėl išstojimo įsigaliojimo dienos arba, jei tokio susitarimo nėra, praėjus dvejiems metams po to pranešimo gavimo, t. y. nuo 2019 m. kovo 30 d.;
- (2) nenustačius jokių specialių nuostatų, Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos, kiek tai susiję su jos santykiais su likusiomis dvidešimt septyniomis valstybėmis narėmis, nustotų galioti visos iš Sąjungos teisės kylančios teisės ir pareigos, susijusios su galimybe patekti į rinką ir nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1072/2009⁶;
- (3) Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema yra vienintelė kita turima teisinė sistema, kuri galėtų būti krovinių vežimo keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės pagrindas po išstojimo dienos. Tačiau dėl riboto pagal ETMK sistemą skirtų leidimų skaičiaus ir ribotos jos taikymo srities, kiek tai susiję su krovinių vežimo keliais operacijų, kurioms ji taikoma, rūšimis, sistema šiuo metu negali visiškai patenkinti krovinių vežimo keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės poreikių;

⁴ OL C , , p. .

⁵ OL C , [...], p. .

⁶ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (Tekstas svarbus EEE) (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

- (4) todėl, siekiant išvengti didelių sutrikdymų, taip pat ir viešosios tvarkos, būtina nustatyti laikinas priemones, kurios suteiks galimybę Jungtinėje Karalystėje licenciją gavusiems krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams vežti krovinius keliais tarp Jungtinės Karalystės ir likusių dvidešimt septynių valstybių narių teritorijų. Siekiant užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp Jungtinės Karalystės ir likusių valstybių narių, tokios teisės turėtų būti suteikiamos su sąlyga, kad Jungtinė Karalystė suteiks lygiavertes teises ir bus taikomos tam tikros sąžiningą konkurenciją užtikrinančios sąlygos;
- (5) siekiant atsižvelgti į laikiną priemonių pobūdį, jos turėtų galioti trumpą laikotarpį, kad ETMK sistemoje būtų galima imtis reikiamų priemonių baziniam susisiekimui užtikrinti, nedarant poveikio galimoms deryboms dėl būsimo susitarimo, taikomo krovinių vežimui keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės, ir galimam jo įsigaliojimui;
- (6) pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (7) šis reglamentas turėtų įsigaliooti skubos tvarka ir turėtų būti taikomas nuo dienos, einančios po dienos, kurią Sutartis nustoja galioti Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, nebent iki tos datos įsigaliojūt su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo;
- (8) kai būtina atsižvelgti į rinkos poreikius, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kad būtų galima atkurti teisių, kurias Sąjunga suteikia JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams, ir teisių, kurias JK suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams, lygiavertiškumą ir ištaisyti padėtį, susidariusią dėl nesąžiningos konkurencijos, turinčios neigiamą poveikį Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose. Turėtų būti užtikrinta, kad toks deleguotasis aktas neturėtų pernelyg didelio poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos laikinos priemonės, reglamentuojančios krovinių vežimą keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) po jos išstojimo iš Sąjungos.

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) transporto priemonė – Jungtinėje Karalystėje registruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė transporto priemonė yra registruota Jungtinėje Karalystėje, naudojami tik kroviniams vežti. Transporto priemonė gali būti įmonės nuosavybė, gali būti tos įmonės įsigyta išsimokėtinai arba išsinuomota su sąlyga, kad pastaruoju atveju ji atitinka Direktyvos 2006/1/EB⁷ sąlygas;
- (2) dvišalis vežimas:
 - (a) pakrautos transporto priemonės reisas, kai išvykimo ir atvykimo punktai yra atitinkamai Sąjungos teritorijoje ir Jungtinės Karalystės teritorijoje, o tranzitu važiuojama arba nevažiuojama per vieną ar kelias valstybes nares ar trečiąsias šalis;
 - (b) nepakrautos transporto priemonės reisas, susijęs su a punkte nurodyta vežimo operacija;
- (3) Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas – įmonė, kuri verčiasi krovinių vežimo keliais veikla ir turi galiojančią Bendrijos licenciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 4 straipsnį;
- (4) Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas – Jungtinėje Karalystėje įsteigta įmonė, kuri turi leidimą verstis krovinių vežimo keliais veikla ir galiojančią JK licenciją;
- (5) JK licencija – Jungtinės Karalystės išduota licencija vykdyti tarptautinį, taip pat ir dvišalį, vežimą;
- (6) konkurencijos teisė – teisė, reglamentuojanti krovinių vežimo keliais paslaugoms įtakos galinčią turėti veiklą:
 - (a) šių rūšių veiklą:
 - i) krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų susitarimus, krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų asociacijų sprendimus ir suderintus veiksmus, kurių tikslas arba padarinys yra trukdyimas konkurencijai, jos ribojimas ar iškraipymas;
 - ii) vieno ar kelių krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi;
 - iii) Jungtinės Karalystės priimtas arba paliktas galioti priemonės, skirtas valstybinėms įmonėms ir įmonėms, kurioms Jungtinė Karalystė suteikia specialiąsias ar išimtinės teises, ir prieštaraujančias i arba ii punktui, ir
 - (b) krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų koncentraciją, dėl kurios kyla didelių kliūčių veiksmingai konkurencijai, ypač užėmus dominuojančią padėtį ar ją sustiprinus;

⁷ 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais (OL L 33, 2006 2 4, p. 82).

- (7) subsidija – vyriausybės ar bet kurios kitos bet kurio lygmens viešosios įstaigos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjui suteiktas finansinis įnašas, kuris suteikia naudos ir apima:
- (a) tiesioginį lėšų, pavyzdžiui, dotacijų, paskolų ar lėšų akciniam kapitalui padidinti, pervedimą, galimą tiesioginį lėšų pervedimą, įsipareigojimų prisiėmimą, pavyzdžiui, paskolų garantijas, kapitalo injekcijas, nuosavybės teises, apsaugą nuo bankroto arba draudimą;
 - (b) pajamų, kurios kitais atvejais būtų gautos, negavimą ar nesurinkimą;
 - (c) bendrajai infrastruktūrai nepriklausančių prekių ar paslaugų tiekimą ar teikimą arba prekių ar paslaugų pirkimą arba
 - (d) įmokų į finansavimo mechanizmą mokėjimą arba privačiojo subjekto įgaliojimą arba įpareigojimą atlikti vieną ar keletą a, b ir c punktuose nurodytų funkcijų, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita viešoji įstaiga ir kurių vykdymo praktika iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastos praktikos.
- Vyriausybės ar kitos viešosios įstaigos suteiktas finansinis įnašas nelaikomas suteikiančiu naudos, jeigu vien pelningumo perspektyvomis besivadovaujantis privatus rinkos operatorius tokioje pačioje situacijoje kaip ir minėta viešoji įstaiga būtų suteikęs tokį patį finansinį įnašą;
- (8) nepriklausoma konkurencijos institucija – už konkurencijos teisės taikymą ir vykdymo užtikrinimą, taip pat už subsidijų kontrolę atsakinga institucija, kuri atitinka šias sąlygas:
- (a) institucija veikia nepriklausomai ir turi savo užduotims vykdyti būtinų išteklių,
 - (b) atlikdama savo pareigas ir naudodamasi savo įgaliojimais, institucija turi būtinas nepriklausomumo nuo politinės ar kitos išorės įtakos garantijas ir veikia nešališkai ir
 - (c) institucijos sprendimams taikoma teisminė peržiūra;
- (9) diskriminacija – bet kokia objektyvaus pagrindo neturinti diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų (įskaitant viešąsias paslaugas), kuriomis naudojamos krovinių vežimo keliais paslaugoms teikti, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokių krovinių vežimo keliais paslaugų teikimu susijusios valdžios institucijos;
- (10) Sąjungos teritorija – valstybių narių teritorija, kuriai taikoma Europos Sąjungos sutartis ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo tose Sutartyse nustatytais sąlygomis.

3 straipsnis

Teisė vykdyti dvišalį vežimą

1. JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai šiame reglamente nustatytais sąlygomis gali vykdyti dvišalį vežimą.
2. Toliau nurodytų rūšių dvišalį vežimą Jungtinėje Karalystėje įsisteigę fiziniai arba juridiniai asmenys gali vykdyti nereikalaujant, kad jie turėtų licenciją, kaip apibrėžta 2 straipsnio 5 dalyje:
 - (a) pašto siuntų vežimą kaip universaliąją paslaugą;

- (b) sugadintų ir avarijas patyrusių transporto priemonių vežimą;
 - (c) krovinių vežimą motorinėmis transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės, įskaitant priekabą, leidžiama masė neviršija 3,5 tonos;
 - (d) vaistų, medicinos prietaisų, įrenginių ir kitų gaminių, reikalingų medicininei pagalbai teikti vykdant gelbėjimo darbus, ypač stichinių nelaimių atveju, vežimą;
 - (e) krovinių vežimą, jeigu:
 - i) vežamas krovinytis yra įmonės nuosavybė arba yra tos įmonės parduotas, nupirktas, išnuomotas, išsinuomotas, pagamintas, išgautas, apdorotas ar pataisytas;
 - ii) reiso tikslas yra krovinių vežimas savo reikmėms į įmonę ar iš jos arba jo judėjimas įmonėje arba už jos ribų;
 - iii) krovinių vežančias motorines transporto priemones vairuoja pagal sutartinę prievolę įmonės įdarbintas ar jai suteiktas personalas;
 - iv) krovinių vežančios transporto priemonės yra įmonės nuosavybė, yra įsigytos išsimokėtinai ar išsinuomos, laikantis 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais (12) nustatytų sąlygų, ir
 - v) toks vežimas yra tik pagalbinė įmonės veikla.
3. Valstybės narės su Jungtine Karalyste nesidera dėl jokių dvišalių susitarimų dėl klausimų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir jų nesudaro. Nedarant poveikio galiojantiems daugiašaliams susitarimams, jos kitaip nesuteikia JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams jokių kitų nei suteiktos šiuo reglamentu teisių.

4 straipsnis

Socialinės ir techninės taisyklės

Vykdamas dvišalį vežimą pagal šį reglamentą, laikomasi šių taisyklių:

- (a) kiek tai susiję su mobiliaisiais darbuotojais ir savarankiškai dirbančiais vairuotojais, valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/15/EB⁸ nustatytų reikalavimų;
- (b) kiek tai susiję su tam tikrais su kelių transportu susijusiais socialiniais teisės aktais, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006⁹ reikalavimų;
- (c) kiek tai susiję su kelių transporto priemonėse naudojamais tachografais, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014¹⁰ reikalavimų;

⁸ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

⁹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

- (d) kiek tai susiję su tam tikrų kelių transporto priemonių didžiausiais leistiniais matmenimis ir didžiausia leistina mase, valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 96/53/EB¹¹ nustatytų reikalavimų;
- (e) kiek tai susiję su greičio ribotuvų įrengimu ir naudojimu kai kurių kategorijų motorinėse transporto priemonėse, valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 92/6/EEB¹² nustatytų reikalavimų;
- (f) kiek tai susiję su saugos diržų ir vaikų tvirtinimo sistemų transporto priemonėse privalomuoju naudojimu, valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 91/671/EEB¹³ nustatytų reikalavimų;
- (g) kiek tai susiję su darbuotojų komandiravimu, valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/71/EB¹⁴ nustatytų reikalavimų.

5 straipsnis

Teisių lygiavertiškumas

1. Komisija stebi teises, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams, ir naudojimosi jomis sąlygas.
2. Jeigu Komisija nustato, kad teisės, kurias Jungtinė Karalystė suteikė Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams, *de jure* arba *de facto* nėra lygiavertės pagal šį reglamentą JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms arba kad tos teisės nėra vienodai prieinamos visiems Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams, kad atkurtų lygiavertiškumą, ji gali deleguotaisiais aktais:
 - (a) nustatyti JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, kelionių skaičiaus arba jų abiejų apribojimus;
 - (b) sustabdyti šio reglamento taikymą arba
 - (c) imtis kitų tinkamų priemonių.

¹⁰ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

¹¹ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 5).

¹² 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 057, 1992 3 2, p. 27).

¹³ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva dėl saugos diržų ir vaikų tvirtinimo sistemų transporto priemonėse privalomojo naudojimo (OL L 373, 1991 12 31, p. 26).

¹⁴ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997 1 21, p. 1).

Sąžininga konkurencija

1. Komisija stebi sąlygas, kuriomis Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai konkuruoja su JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjais teikdami krovinių vežimo keliais paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas.
2. Jeigu Komisija nustato, kad dėl bet kurios 3 dalyje nurodytos padėties minėtos sąlygos yra gerokai nepalankesnės negu JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams sudarytos sąlygos, kad ištaisyti tą padėtį ji gali deleguotaisiais aktais:
 - (a) nustatyti JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, kelionių skaičiaus arba jų abiejų apribojimus;
 - (b) sustabdyti šio reglamento taikymą arba
 - (c) imtis kitų tinkamų priemonių.
3. Deleguotieji aktai pagal 2 dalį gali būti priimti siekiant ištaisyti padėtį šiais atvejais:
 - (a) Jungtinė Karalystė teikia subsidijas;
 - (b) Jungtinė Karalystė nėra nustačiusi arba veiksmingai netaiko konkurencijos teisės;
 - (c) Jungtinė Karalystė neįsteigia nepriklausomos konkurencijos institucijos arba neužtikrina, kad toliau veiktų jau įsteigta tokia institucija;
 - (d) Jungtinė Karalystė taiko darbuotojų apsaugos, saugos, saugumo ar aplinkos standartus arba standartus, susijusius su licencijų išdavimu krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ar profesionalių vairuotojų kvalifikacija, mokymu ir sveikatos patikrinimu, kurie yra žemesni už Sąjungos teisėje nustatytus standartus arba, jei atitinkamų Sąjungos teisės nuostatų nėra, žemesni už visų valstybių narių taikomus standartus, arba bet kuriuo atveju žemesni už atitinkamus tarptautinius standartus;
 - (e) Jungtinė Karalystė taiko kelių apmokestinimo taisykles, kurios skiriasi nuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/62/EB¹⁵ nustatytų taisyklių, ir
 - (f) bet kuria forma diskriminuojami Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai.
4. 1 dalies tikslais Komisija gali prašyti informacijos iš Jungtinės Karalystės kompetentingų institucijų arba JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų. Jeigu Jungtinės Karalystės kompetentingos institucijos arba JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai per Komisijos nurodytą pagrįstą laikotarpį prašomos informacijos nepateikia arba pateikia ne visą informaciją, Komisija gali imtis veiksmų pagal 2 dalį.

¹⁵ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

7 straipsnis

Konsultacijos ir bendradarbiavimas

1. Valstybių narių kompetentingos institucijos prireikus konsultuojasi ir bendradarbiauja su Jungtinės Karalystės kompetentingomis institucijomis siekdamos užtikrinti, kad šis reglamentas būtų įgyvendintas.
2. Gavusios prašymą valstybės narės nepagrįstai nedelsdamos pateikia Komisijai bet kokią pagal 1 dalį gautą informaciją arba bet kokią kitą šio reglamento 5 ir 6 straipsniams įgyvendinti svarbią informaciją.

8 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Prieš priimdama deleguotąjį aktą pagal 5 straipsnio 2 dalį arba 6 straipsnio 2 dalį Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros* nustatytais principais.
2. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

9 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo dienos, einančios po dienos, kurią pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 3 dalį Sutartis nustoja galioti Jungtinei Karalystei.

Tačiau šis reglamentas netaikomas, jei iki tos datos įsigalioja pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 2 dalį su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo.

Šis reglamentas taikomas iki 2019 m. gruodžio 31 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas