



Bruselj, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o skupnih pravilih za zagotavljanje osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga v zvezi
z izstopom Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Unije**

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Združeno kraljestvo je 29. marca 2017 predložilo uradno obvestilo o svoji nameri o izstopu iz Unije v skladu s členom 50 Pogodbe o Evropski uniji. To pomeni, da bo 30. marca 2019 (datum izstopa) za Združeno kraljestvo prenehala veljati vsa primarna in sekundarna zakonodaja Unije, če sporazum o izstopu¹ ne bo ratificiran. Združeno kraljestvo bo s tem postalo tretja država.

V Uniji je svoboda cestnih prevoznikov v tovornem prometu iz držav članic (v nadaljnjem besedilu: cestni prevozniki v tovornem prometu iz Unije) do opravljanja mednarodnega cestnega prevoza blaga urejena predvsem na podlagi Uredbe (ES) št. 1072/2009², ki določa skupna pravila za dostop do dejavnosti cestnega prevoznika oziroma za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.

Če sporazum o izstopu ne bo sklenjen, storitev cestnega prevoza blaga med Združenim kraljestvom in državami članicami po izstopu ne bo več urejala navedena uredba. To bi povzročilo prenehanje veljavnosti licenc Skupnosti, ki jih je Združeno kraljestvo do datuma izstopa izdalo cestnim prevoznikom v tovornem prometu, s čimer bi imetniki takih licenc izgubili dostop do trga cestnega prevoza blaga v Uniji. Podobno bi cestni prevozniki v tovornem prometu iz Evropske unije na podlagi obstoječih licenc Skupnosti prav tako izgubili samodejni dostop do trga cestnega prevoza blaga v Združenem kraljestvu.

Iz tega sledi, da od 30. marca 2019 v pravu Unije ne bi bilo podlage za opravljanje storitev cestnega prevoza blaga med Združenim kraljestvom in državami članicami, ki jih opravljajo cestni prevozniki v tovornem prometu, če ne bo sklenjen sporazum o izstopu. Večstranski sistem kvot Evropske konference ministrov za promet (CEMT) bi postal edini pravni okvir, na katerem bi lahko temeljilo nadaljnje opravljanje tovrstnih storitev, pod pogojem, da bi bili cestni prevozniki v tovornem prometu imetniki dovolilnic CEMT. Vozilo, opremljeno z dovolilnico CEMT, lahko prevaža blago med vsemi 43 državami, ki sodelujejo v sistemu, med katerimi je 26 od 27 držav članic EU (vse razen Cipra), Združeno kraljestvo in 16 drugih držav. Po mednarodnem prevozu blaga iz države, v kateri je vozilo registrirano, v drugo državo CEMT, so možni največ trije prevozi, pri katerih država registracije ne sodeluje, preden se mora vozilo vrniti v državo, v kateri je registrirano.

Število dovolilnic CEMT je za vsako državo članico omejeno. Na nacionalni ravni jih dodelijo pristojni organi vsake države članice. Dovolilnice za leto 2019 so že bile dodeljene in njihovo število se v kratkem roku ne more povečati. Kvote CEMT se določajo na letni ravni in vse spremembe glede števila dovolilnic, dodeljenih državi CEMT, morajo soglasno sprejeti vse države CEMT.

Leta 2019 bodo na primer na voljo letne dovolilnice za 23 252 vozil, registriranih v EU-27. Poleg tega bo na voljo 984 letnih dovolilnic za Združeno kraljestvo in 23 472 letnih dovolilnic za vozila iz drugih držav, ki sodelujejo v sistemu. Glede na obseg storitev cestnega prevoza blaga in količino blaga, ki se prevaža po cesti med Združenim kraljestvom in državami članicami (približno 50 milijonov ton v letu 2017; približno 30 milijonov ton iz EU-27 v

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

² Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

Združeno kraljestvo in približno 20 milijonov ton iz Združenega kraljestva v EU-27), je očitno, da zanašanje izključno na sistem kvot CEMT trenutno ni ustrezna rešitev za zagotovitev osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga takoj po datumu izstopa, če ne bo sklenjen sporazum o izstopu. Unija in države članice bi si morale prizadevati za zagotovitev zadostnega števila razpoložljivih dovolilnic v sistemu CEMT, da se zagotovi osnovna povezljivost.

Cestni prevoz blaga med Združenim kraljestvom in državami članicami je skoraj v celoti v rokah cestnih prevoznikov v tovornem prometu iz Združenega kraljestva in Unije. Izguba pravice teh prevoznikov do opravljanja cestnega prevoza blaga med Združenim kraljestvom in državami članicami bi torej povzročila resne motnje, tudi glede javnega reda.

Zato je primerno, da Unija sprejme začasne in časovno omejene ukrepe za nepredvidljive razmere, s katerimi bi se ublažili takšni potencialno moteči učinki na povezljivost.

Komisija je v sporočilu „Priprave na izstop Združenega kraljestva iz Evropske unije 30. marca 2019: načrt ukrepov za nepredvidljive razmere“ z dne 13. novembra 2018³ napovedala, da namerava predlagati več ukrepov za nepredvidljive razmere, s katerimi bi se obravnavala možnost izstopa Združenega kraljestva iz Unije brez sporazuma o izstopu. Kar zadeva cestni prevoz, je Komisija v tem sporočilu poudarila, da bi se lahko z dovolilnicami CEMT omogočalo znatno manj prometa, kot trenutno poteka med Unijo in Združenim kraljestvom.

Evropski svet (člen 50) je 13. decembra 2018 ponovno pozval k intenzivnejšim prizadevanjem na vseh ravneh in ob upoštevanju vseh možnih izidov, da bomo pripravljeni na posledice izstopa Združenega kraljestva. Ta akt je del svežnja ukrepov, ki jih Komisija sprejema v odgovor na ta poziv.

Cilj tega predloga je torej določiti začasne ukrepe za urejanje cestnega prevoza blaga med Unijo in Združenim kraljestvom po njegovem izstopu iz Unije (člen 1). Namen teh ukrepov je ohraniti osnovno povezljivost za strogo časovno omejeno obdobje (člen 9).

Najprej (člen 3) predlagana uredba določa enostransko podelitev pravic za dvostranske prevoze cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, da bodo lahko še naprej prevažali blago med zadevnima ozemljema.

Cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva se pravice podelijo če izpolnjujejo določbe ustreznega prava Unije, ki se uporablja za cestni prevoz blaga (člen 4), in če Združeno kraljestvo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije podeli enakovredne pravice. Predlagana uredba določa mehanizem (člen 5) za zagotovitev, da so pravice, ki jih imajo cestni prevozniki v tovornem prometu iz Unije v Združenem kraljestvu, enakovredne pravicam, ki jih imajo cestni prevozniki v tovornem prometu iz Združenega kraljestva v skladu s predlagano uredbo. V nasprotnem primeru je Komisija pooblaščenca, da z delegiranimi akti sprejme potrebne ukrepe za izboljšanje razmer, vključno z omejitvijo dovoljene zmogljivosti, ki je na voljo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, števila potovanj ali obojega. Ocena ravni enakovrednosti in sprejetje popravilnih ukrepov s strani Komisije nista povezana le s strogo in formalno skladnostjo med obema pravnima redoma; potrebna sta tudi zaradi precejšnjih razlik med zadevnima trgoma in da bi se izognili pristopu slepega posnemanja, ki bi se na koncu lahko izkazal kot nasproten interesom Unije.

³ COM(2018) 880 final.

Čeprav je namen predlagane uredbe začasno zagotoviti osnovno povezljivost cestnega prevoza blaga, določa prožen mehanizem, s katerim se zagotovi, da bodo imeli cestni prevozniki v tovornem prometu iz Unije poštene in enake možnosti za konkuriranje cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, ko pravo Unije za Združeno kraljestvo ne bo več zavezujoče. Da bi bili konkurenčni pogoji enaki tudi po izstopu, mora Združeno kraljestvo še naprej uporabljati dovolj visoke in primerljive standarde na področju cestnega prevoza blaga glede poštene konkurence, vključno s pravnim urejanjem kartelov, zlorabo prevladujočega položaja in združitvami; prepovedi neupravičenih vladnih subvencij; varstva delavcev in visoke ravni varnosti v cestnem prometu; varstva okolja; varnosti in zaščite ali usposabljanja in zdravstvenega nadzora za poklicne voznike v primeru izdaje licenc cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali kvalifikacij. Poleg tega je treba zagotoviti, da prevozniki iz Unije ne bodo ne pravno ne dejansko diskriminirani v Združenem kraljestvu. Predlagana uredba tako Komisiji (člen 6) nalaga obveznost spremljanja konkurenčnih pogojev med cestnimi prevozniki v tovornem prometu iz Unije in Združenega kraljestva ter jo pooblašča, da z delegiranimi akti sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev, da bodo ti pogoji ves čas ostali na enaki ravni.

Vzpostavljeni so potrebni postopki, s katerimi lahko države članice in Komisija preverijo, da imajo cestni prevozniki v tovornem prometu, ki prevažajo blago v Unijo v skladu s to uredbo, licenco ali potrdilo, ki ga je izdalo Združeno kraljestvo v skladu z ustreznimi standardi, da se upošteva vsa ustrezna nacionalna zakonodaja in zakonodaja Unije ter da dovoljene pravice niso presežene.

Sprejme se izrecna določba, s katero se opozori, da se države članice ne smejo niti pogajati niti sklepati dvostranskih sporazumov o cestnem prevozu blaga z Združenim kraljestvom glede zadev, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, in da cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva v zvezi s cestnim prevozom blaga ne smejo kako drugače podeliti nobenih pravic, razen tistih, ki so podeljene v tej uredbi (člen 3). Kljub temu bodo ustrezni pristojni organi lahko sodelovali, kolikor je potrebno za dobro izvajanje Uredbe (člen 7), da bi bilo upravljanje storitev cestnega prevoza blaga, ki se bo po izstopu Združenega kraljestva še naprej zagotavljalo pod njegovim okriljem, čim manj moteno.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Predlagana uredba naj bi se uporabljala kot *lex specialis* za obravnavo nekaterih posledic dejstva, da se predpisi Unije, ki urejajo cestni prevoz blaga, zlasti Uredba (ES) št. 1072/2009, po izstopu Združenega kraljestva ne bodo več uporabljali za cestni prevoz blaga med Združenim kraljestvom in ostalimi državami članicami, če ne bo sklenjen sporazum o izstopu. Predlagani pogoji so omejeni na to, kar je potrebno v zvezi s tem, da bi se izognili nesorazmernim motnjam, tudi glede javnega reda. Uporabljali naj bi se le v omejenem časovnem obdobju. Ta predlog je zato v celoti skladen z obstoječo zakonodajo in zlasti z Uredbo (ES) št. 1072/2009.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog dopolnjuje pravila Unije, ki urejajo cestni prevoz blaga, zlasti Uredbo (ES) št. 1072/2009. Poseben namen in ozadje te uredbe ter njena enostranska narava nujno zahtevajo omejevalni pristop pri podeljevanju pravic, pa tudi posebne določbe, namenjene ohranjanju enakih pravic in enakih konkurenčnih pogojev.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Ta člen je podlaga za sprejetje zakonodaje EU, ki določa zlasti: (i) skupna pravila, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz na ozemlje ali z ozemlja države članice ali za prevoz prek ozemlja ene ali več držav članic (91(1)(a) PDEU), in (ii) pogoje, pod katerimi lahko prevozniki opravljajo prevoz v državi članici, v kateri nimajo sedeža (člen 91(1)(b) PDEU).

• Subsidiarnost

V skladu s členom 1(2) Uredbe (ES) št. 1072/2009 je Unija pristojna za sklepanje ustreznih sporazumov s tretjimi državami. Če tak sporazum ne bo sklenjen, bi se s predlaganim aktom vzpostavila osnovna povezljivost, pod pogojem, da bi Združeno kraljestvo podelilo enakovredne pravice. Takšna povezljivost bi bila zagotovljena na enak način za prevoz do in od vseh krajev v Uniji, kar bi preprečilo izkrivljanje na notranjem trgu. Zato so ukrepi nujno potrebni na ravni Unije in rezultata ne bi bilo mogoče doseči z ukrepi na ravni držav članic.

• Sorazmernost

Predlagana uredba se šteje za sorazmerno, saj lahko prepreči nesorazmerne motnje tako, da se hkrati zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za cestne prevoznike v tovornem prometu iz Unije, in ne presega tega, kar je potrebno za doseg tega cilja. To zlasti velja za pogoje, pod katerimi se dodelijo ustrezne pravice, ki so med drugim povezani s potrebo po tem, da Združeno kraljestvo dodeli enakovredne pravice, in s pošteno konkurenco, ter za časovno omejitev ureditve.

• Izbira instrumenta

Ker akt ureja zadeve, ki so tesno povezane z Uredbo (ES) št. 1072/2009, in je kot navedena uredba namenjen zagotavljanju popolnoma usklajenih konkurenčnih pogojev, bi moral imeti obliko uredbe. Ta oblika tudi najbolje ustreza nujnosti razmer/ozadja, saj je pred izstopom na voljo premalo časa (brez sklenitve sporazuma o izstopu) za prenos določb, ki bi jih vsebovala direktiva.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje

To ni relevantno zaradi izjemne, začasne in enkratne narave dogodka, zaradi katerega je potreben ta predlog, ki ni povezan s cilji obstoječe zakonodaje.

• Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi

Različne zainteresirane strani in predstavniki držav članic so opozorili na izzive, ki izhajajo iz izstopa Združenega kraljestva iz EU, in možne rešitve.

Skupna tema v predstavljenih mnenjih je bila potreba po regulativnem ukrepanju, da bi se ohranila določena stopnja povezljivosti v zvezi s cestnim prevozom blaga. Kar zadeva dostop do trga Unije za cestni prevoz blaga, zainteresirane strani ne morejo sprejeti lastnih ukrepov za nepredvidljive razmere, da bi se ublažil škodljiv učinek morebitne nesklentitve sporazuma o izstopu.

Komisija je 29. novembra 2018 v okviru delovne skupine Sveta iz člena 50 organizirala delavnico EU-27 o pripravljenosti, na kateri so predstavniki držav članic zlasti poudarili potrebo po sprejetju ukrepov za nepredvidljive razmere na ravni EU za zagotovitev osnovne povezljivosti med EU-27 in Združenim kraljestvom, če ne bo sklenjen sporazum o izstopu. Zlasti je bilo poudarjeno, da večstranski sistem kvot CEMT zaradi svojih kvantitativnih in kvalitativnih omejitev ne predstavlja zadostne in ustrezne nadomestne možnosti.

Te pripombe so bile ustrezno upoštevane pri pripravi predloga.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zadevne zainteresirane strani so Komisiji predložile več oblik ocene posledic izstopa Združenega kraljestva za cestni prevoz blaga. Na podlagi teh ocen je bilo ugotovljeno, da edina nadomestna možnost, ki je na voljo v sektorju cestnega prevoza blaga, tj. večstranski sistem kvot Evropske konference ministrov za promet (CEMT), ne bi zadoščala za kritje potreb sektorja. Pomanjkanje razpoložljivih dovolilnic za leto 2019 (glej zgoraj) bi verjetno povzročilo znatne motnje in dvostranski pretok blaga po cesti (približno 50 milijonov ton letno) morda ne bi bil več v celoti krit. Prevozniki s sedežem v EU-27 trenutno izvajajo več kot 80 % cestnega prevoza blaga med Združenim kraljestvom in EU-27. V interesu EU-27 je, da se zagotovi okvir, ki ne bo neupravičeno omejeval dvostranskega cestnega prevoza blaga.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka ni potrebna zaradi posebne narave situacije in omejenih potreb v obdobju izvedbe spremembe statusa Združenega kraljestva. Poleg predlagane ni na voljo nobena druga materialno in pravno različna možnost politike.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni relevantno.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ni relevantno.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih za zagotavljanje osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga v zvezi z izstopom Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Unije

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Združeno kraljestvo je 29. marca 2017 predložilo uradno obvestilo o svoji nameri o izstopu iz Unije v skladu s členom 50 Pogodbe o Evropski uniji. Pogodbi se bosta za Združeno kraljestvo prenehali uporabljati z dnem začetka veljavnosti sporazuma o izstopu, sicer pa dve leti po navedenem uradnem obvestilu, torej od 30. marca 2019 dalje, razen če Evropski svet po dogovoru z Združenim kraljestvom soglasno ne sklene, da se navedeno obdobje podaljša.
- (2) Izstop Združenega kraljestva iz Unije bi v odnosu do preostalih sedemindvajsetih držav članic in v odsotnosti posebnih določb odpravil vse pravice in obveznosti, ki izhajajo iz prava Unije v zvezi z dostopom do trga, kot je določeno v Uredbi (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁶.
- (3) Večstranski sistem kvot Evropske konference ministrov za promet (CEMT) je edini drugi razpoložljivi pravni okvir, ki bi lahko bil podlaga za cestni prevoz blaga med Unijo in Združenim kraljestvom po datumu izstopa. Vendar zaradi omejenega števila dovolilnic, ki so trenutno na voljo v okviru sistema CEMT, in njegovega omejenega področja uporabe, kar zadeva zajete vrste cestnega prevoza, sistem trenutno ne zadostuje, da bi se v celoti odzvali na potrebe cestnega prevoza blaga med Unijo in Združenim kraljestvom.
- (4) Da bi se izognili resnim motnjam, tudi glede javnega reda, je zato treba določiti začasen sklop ukrepov, s katerimi bi se cestnim prevoznikom v tovornem prometu, ki

⁴ UL C , , str. .

⁵ UL C , [...], str. .

⁶ Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (Besedilo velja za EGP) (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

imajo licenco v Združenem kraljestvu, omogočil prevoz blaga po cesti med ozemljem Združenega kraljestva in ozemljem preostalih sedemindvajsetih držav članic. Da bi zagotovili ustrezno ravnovesje med Združenim kraljestvom in preostalimi državami članicami, bi morale biti tako dodeljene pravice pogojene z dodeljevanjem enakovrednih pravic in bi zanje morali veljati določeni pogoji, ki zagotavljajo pošteno konkurenco.

- (5) Da bi se odrazil njihov začasni značaj, bi bilo treba sklop ukrepov omejiti na kratko obdobje, da se omogočijo potrebne ureditve za osnovno povezljivost v sistemu CEMT, brez poseganja v morebitna pogajanja in začetek veljavnosti prihodnjega sporazuma o cestnem prevozu blaga med Unijo in Združenim kraljestvom.
- (6) V skladu z načelom sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (7) Ta uredba bi morala začeti veljati čim prej in se uporabljati od dneva, ki sledi dnevu, ko se Pogodbi prenehata uporabljati za Združeno kraljestvo in v njem, razen če je do navedenega datuma začel veljati sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom.
- (8) Kadar je to potrebno za obravnavo potreb trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije, da bi se ponovno vzpostavila enakovrednost pravic, ki jih je Unija podelila cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, s pravicami, ki jih je Združeno kraljestvo podelilo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije, in da bi se odpravili primeri nepoštene konkurence v škodo cestnih prevoznikov v tovornem prometu iz Unije. Zlasti je pomembno, da Komisija pri pripravljalnem delu izvede ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Da bi zlasti zagotovili enakopravno sodelovanje pri pripravi delegiranih aktov, Evropski parlament in Svet prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov. Zagotoviti bi bilo treba, da noben tak delegirani akt ne bi po nepotrebnem vplival na pravilno delovanje notranjega trga –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Področje uporabe

Ta uredba določa začasne ukrepe za urejanje cestnega prevoza blaga med Unijo in Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska (v nadaljnjem besedilu: Združeno kraljestvo) po njegovem izstopu iz Unije.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „vozilo“ pomeni motorno vozilo, ki je registrirano v Združenem kraljestvu, ali spojeno kombinacijo vozil, od katerih je vsaj motorno vozilo registrirano v Združenem kraljestvu, in se uporablja izključno za prevoz blaga. Vozilo je lahko last podjetja oziroma ga je podjetje kupilo z odloženim plačilom ali najelo, vendar pod pogojem, da v primeru najema izpolnjuje pogoje Direktive 2006/1/ES⁷;
- (2) „dvostranski prevoz“ pomeni:
 - (a) vožnjo, ki se opravlja s polnim vozilom, pri kateri sta odhodni in namembni kraj na ozemlju Unije oziroma na ozemlju Združenega kraljestva, s tranzitom ali brez tranzita skozi eno državo članico ali tretjo državo oziroma več držav članic ali tretjih držav;
 - (b) prazno vožnjo v povezavi s prevozom iz točke (a);
- (3) „cestni prevoznik v tovornem prometu iz Unije“ pomeni podjetje, ki opravlja cestni prevoz blaga in ima veljavno licenco Skupnosti v skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 1072/2009;
- (4) „cestni prevoznik v tovornem prometu iz Združenega kraljestva“ pomeni podjetje s sedežem v Združenem kraljestvu, ki ima dovoljenje za opravljanje cestnega prevoza blaga in veljavno licenco Združenega kraljestva;
- (5) „licenca Združenega kraljestva“ pomeni licenco, ki jo izda Združeno kraljestvo za opravljanje mednarodnih prevozov, vključno z dvostranskim prevozom;
- (6) „konkurenčno pravo“ pomeni pravo, ki obravnava naslednje ravnanje, kadar lahko vpliva na storitve cestnega prevoza blaga:
 - (a) ravnanje, ki ga sestavljajo:
 - (i) sporazumi med cestnimi prevozniki v tovornem prometu, odločitve združenj cestnih prevoznikov v tovornem prometu in usklajena ravnanja, katerih cilj ali posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence;
 - (ii) zlorabe prevladujočega položaja s strani enega ali več cestnih prevoznikov v tovornem prometu;
 - (iii) ukrepi, ki jih je Združeno kraljestvo sprejelo ali ohranilo v veljavi v primeru javnih podjetij in podjetij, ki jim je Združeno kraljestvo podelilo posebne ali izključne pravice, in ki so v nasprotju s točko (i) ali (ii); ter
 - (b) koncentracije cestnih prevoznikov v tovornem prometu, ki resno ovirajo učinkovito konkurenco, zlasti zaradi nastanka ali krepitev prevladujočega položaja;
- (7) „subvencija“ pomeni kakršen koli finančni prispevek, ki ga vlada ali kateri koli drug javni organ na kateri koli ravni podeli cestnemu prevozniku v tovornem prometu ter ki prinaša ugodnost in vključuje:
 - (a) neposredni prenos sredstev, kot so nepovratna sredstva, posojila ali infuzije lastniškega kapitala, potencialni neposredni prenos sredstev, prevzem obveznosti, kot so garancije za posojila, kapitalske injekcije, lastništvo, zaščita pred stečajem ali zavarovanje;

⁷ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2006/1/ES z dne 18. januarja 2006 o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga (UL L 33, 4.2.2006, str. 82).

- (b) odpoved ali nepobiranje prihodkov, ki bi sicer zapadli v plačilo;
 - (c) zagotavljanje blaga ali opravljanje storitev, ki niso splošna infrastruktura, ali nakup blaga ali storitev; ali
 - (d) plačila v mehanizmu financiranja ali pooblastitev zasebnega organa oziroma navodilo njemu, da ta izvede eno ali več dejavnosti iz točk (a), (b) in (c), ki so običajno v pristojnosti vlade ali drugega javnega organa, pri čemer se ta praksa dejansko ne razlikuje od običajnih praks vlad;
finančni prispevek vlade ali drugega javnega organa se ne šteje za dodeljeno ugodnost, če bi zasebni udeleženec na trgu – zgolj zaradi možnosti donosa – v enakih razmerah kot zadevni javni organ izvedel enak finančni prispevek;
- (8) „neodvisni organ za konkurenco“ pomeni organ, ki je pristojen za uporabo in izvrševanje konkurenčne prava ter nadzor na subvencijami in izpolnjuje naslednje pogoje:
- (a) organ je operativno neodvisen in ustrezno opremljen s sredstvi, potrebnimi za izvajanje svojih nalog;
 - (b) organ ima pri opravljanju svojih nalog in izvajanju svojih pooblastil potrebna jamstva za neodvisnost od političnih ali drugih zunanjih vplivov in deluje nepristransko; ter
 - (c) odločitve organa so predmet sodnega nadzora;
- (9) „diskriminacija“ pomeni vsakršno razlikovanje brez objektivne utemeljitve v zvezi z dobavo blaga ali storitev, vključno z javnimi storitvami, ki se uporabljajo za opravljanje storitev cestnega prevoza blaga, ali v zvezi z njihovo obravnavo s strani javnih organov, ki so pristojni za take storitve;
- (10) „ozemlje Unije“ pomeni ozemlje držav članic, kjer se uporabljata Pogodba o Evropski uniji in Pogodba o delovanju Evropske unije, v skladu s pogoji iz navedenih pogodb.

Člen 3

Pravica do opravljanja dvostranskega prevoza

1. Cestni prevozniki v tovornem prometu iz Združenega kraljestva lahko pod pogoji, določenimi v tej uredbi, opravljajo dvostranski prevoz.
2. Fizične ali pravne osebe s sedežem v Združenem kraljestvu lahko opravljajo naslednje dvostranske prevoze, ne da bi se zahtevala licenca Združenega kraljestva v smislu člena 2(5):
 - (a) prevoz pošte kot univerzalna storitev;
 - (b) prevoz vozil, ki so bila poškodovana ali so se pokvarila;
 - (c) prevoz blaga z motornimi vozili, katerih dovoljena skupna masa, vključno s skupno težo priklopnikov, ne presega 3,5 tone;
 - (d) prevoz zdravil, medicinskih pripomočkov, opreme in drugih izdelkov, potrebnih pri medicinski oskrbi v nujnih primerih, zlasti ob naravnih nesrečah;
 - (e) prevoz blaga pod naslednjimi pogoji:

- (i) blago, ki se prevaža, je last podjetja oziroma ga je podjetje prodalo, kupilo, dalo v najem ali najelo, izdelalo, pridobilo, obdelalo ali popravilo;
 - (ii) namen vožnje je prevoz blaga v podjetje ali iz njega ali njegovo gibanje znotraj ali zunaj podjetja za lastne potrebe podjetja;
 - (iii) motorna vozila, ki se uporabljajo za tak prevoz, v skladu s pogodbeno obveznostjo vozijo osebe, ki so zaposlene v podjetju ali so takemu podjetju na voljo;
 - (iv) vozila, ki prevažajo blago, so last podjetja oziroma jih je podjetje kupilo z odloženim plačilom ali najelo, vendar pod pogojem, da v primeru najema izpolnjujejo pogoje Direktive 2006/1/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2006 o uporabi vozil, najetih brez voznikov, za cestni prevoz blaga (12); ter
 - (v) tak prevoz je samo pomožna dejavnost v okviru celotne dejavnosti podjetja.
3. Države članice se niti ne pogajajo niti ne sklepajo dvostranskih sporazumov ali dogovorov z Združenim kraljestvom glede zadev, ki spadajo v področje uporabe te uredbe. Brez poseganja v obstoječe večstranske sporazume cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva ne smejo kako drugače podeliti nobenih pravic razen tistih, ki so podeljene v tej uredbi.

Člen 4

Socialna in tehnična pravila

Med dvostranskim prevozom v skladu s to uredbo se upoštevajo naslednja pravila:

- (a) kar zadeva mobilne delavce in samozaposlene voznike, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁸;
- (b) kar zadeva določeno socialno zakonodajo v zvezi s cestnim prometom, zahteve iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta⁹;
- (c) kar zadeva tahografe v cestnem prometom, zahteve iz Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰;
- (d) kar zadeva največje dovoljene mere in težo določenih cestnih vozil, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES¹¹;

⁸ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometom (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

⁹ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

¹⁰ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometom, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometom in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

¹¹ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometom in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometom (UL L 235, 17.9.1996, str. 5).

- (e) kar zadeva vgradnjo in uporabo naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo Sveta 92/6/EGS¹²;
- (f) kar zadeva obvezno uporabo varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok v vozilih, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo Sveta 91/671/EGS¹³;
- (g) kar zadeva napotitev delavcev, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo 96/71/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴.

Člen 5

Enakovrednost pravic

1. Komisija spremlja pravice, ki jih Združeno kraljestvo podeli cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije, in pogoje za njihovo uveljavljanje.
2. Če Komisija ugotovi, da pravice, ki jih Združeno kraljestvo podeli cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije, niso pravno ali dejansko enakovredne tistim, ki so bile podeljene cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva v skladu s to uredbo, ali da te pravice niso enako na voljo vsem cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije, lahko za ponovno vzpostavitev enakovrednosti z delegiranimi akti:
 - (a) določi mejne vrednosti za dovoljeno zmogljivost, ki je na voljo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, ali za število potovanj ali oboje;
 - (b) začasno prekine uporabo te uredbe; ali
 - (c) sprejme druge ustrezne ukrepe.

Člen 6

Poštena konkurenca

1. Komisija spremlja pogoje, pod katerimi cestni prevozniki v tovornem prometu iz Unije konkurirajo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva pri opravljanju storitev cestnega prevoza blaga, ki jih zajema ta uredba.
2. Če Komisija ugotovi, da so navedeni pogoji zaradi katerih koli razmer iz odstavka 3 znatno manj ugodni od tistih, ki jih uživajo cestni prevozniki v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, lahko zaradi izboljšanja razmer z delegiranimi akti:
 - (a) določi mejne vrednosti za dovoljeno zmogljivost, ki je na voljo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, ali za število potovanj ali oboje;

¹² Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL L 57, 2.3.1992, str. 27).

¹³ Direktiva Sveta z dne 16. decembra 1991 o obvezni uporabi varnostnih pasov in sistemov za zadrževanje otrok v vozilih (UL L 373, 31.12.1991, str. 26).

¹⁴ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev (UL L 18, 21.1.1997, str. 1).

- (b) začasno prekine uporabo te uredbe; ali
 - (c) sprejme druge ustrezne ukrepe.
3. Delegirani akti iz odstavka 2 se lahko sprejmejo za izboljšanje naslednjih razmer:
- (a) Združeno kraljestvo podeli subvencije;
 - (b) Združeno kraljestvo ni vzpostavilo konkurenčnega prava ali ga ne uporablja učinkovito;
 - (c) Združeno kraljestvo ni vzpostavilo neodvisnega organa za konkurenco ali ga ne ohranja;
 - (d) Združeno kraljestva uporablja standarde na področju varstva delavcev, varnosti, zaščite ali okolja ali usposabljanja in zdravstvenega nadzora za poklicne voznike v primeru izdaje licenc cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali kvalifikacij, ki so nižji od standardov iz prava Unije, ali so, če v pravu Unije ni ustreznih določb, nižji od standardov, ki jih uporabljajo vse države članice, ali v vsakem primeru nižji od ustreznih mednarodnih standardov;
 - (e) Združeno kraljestvo uporablja pravila za zaračunavanje cestnin in obdavčitev, ki odstopajo od pravil iz Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵; ter
 - (f) kakršna koli oblika diskriminacije cestnih prevoznikov v tovornem prometu iz Unije.
4. Za namene odstavka 1 lahko Komisija zahteva informacije od pristojnih organov Združenega kraljestva ali cestnih prevoznikov v tovornem prometu iz Združenega kraljestva. Če pristojni organi Združenega kraljestva ali cestni prevozniki v tovornem prometu iz Združenega kraljestva ne zagotovijo zahtevanih informacij v razumnem roku, ki ga je določila Komisija, ali predložijo nepopolne informacije, lahko Komisija ravna v skladu z odstavkom 2.

Člen 7

Posvetovanje in sodelovanje

1. Pristojni organi držav članic se po potrebi posvetujejo s pristojnimi organi Združenega kraljestva in z njimi sodelujejo, da se zagotovi izvajanje te uredbe.
2. Države članice Komisiji na zahtevo brez nepotrebnega odlašanja zagotovijo vse informacije, ki so jih pridobile v skladu z odstavkom 1, ali katere koli druge informacije, ki so pomembne za izvajanje členov 5 in 6 te uredbe.

Člen 8

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta v skladu s členom 5(2) ali členom 6(2) posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli,

¹⁵ Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016*.

2. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

Člen 9

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od dneva, ki sledi dnevnu, na katerega se Pogodbi prenehata uporabljati za Združeno kraljestvo na podlagi člena 50(3) Pogodbe o Evropski uniji.

Vendar se ta uredba ne uporablja, če sporazum o izstopu, sklenjen z Združenim kraljestvom v skladu s členom 50(2) Pogodbe o Evropski uniji, začne veljati do navedenega datuma.

Ta uredba se uporablja do 31. decembra 2019.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik