

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/501**ze dne 25. března 2019****o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní a osobní dopravě s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku z Unie****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Spojené království dne 29. března 2017 oznámilo svůj záměr vystoupit z Unie na základě článku 50 Smlouvy o Evropské unii (dále jen „Smlouva o EU“). Ode dne vstupu dohody o vystoupení v platnost, nebo v případě, že nebude uzavřena, dva roky po uvedeném oznámení, totiž dnem 30. března 2019, přestávají být Smlouvy použitelné na Spojené království, nerozhodne-li Evropská rada jednomyslně po dohodě se Spojeným královstvím o prodloužení této lhůty.
- (2) Vystoupení Spojeného království z Unie by ve vztahu ke zbývajícím dvaceti sedmi členskými státy a při neexistenci zvláštních ustanovení ukončilo platnost veškerých práv a povinností vyplývajících z práva Unie, pokud jde o přístup na trh stanovený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ⁽³⁾ a (ES) č. 1073/2009 ⁽⁴⁾.
- (3) Mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT) je jediný další dostupný právní rámec, který by mohl poskytnout základ pro silniční nákladní přepravu mezi Uníí a Spojeným královstvím po datu vystoupení. Vzhledem k omezenému počtu povolení, jež jsou v současné době v systému ECMT k dispozici, a jeho omezené působnosti, pokud jde o zahrnuté typy přepravních operací, však tento systém v současné době nepostačuje k tomu, aby plně řešil potřeby silniční nákladní dopravy mezi Uníí a Spojeným královstvím.
- (4) Aby se zabránilo následným vážným komplikacím, a to i pokud jde o veřejný pořádek, je proto nezbytné stanovit dočasný soubor opatření, která podnikatelům v silniční nákladní dopravě a v autokarové a autobusové dopravě s licencí ze Spojeného království umožní přepravovat zboží a cestující po silnici mezi jeho územím a zbývajících dvaceti sedmi členskými státy nebo z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes jeden nebo více členskými státy. Aby byla zajištěna řádná rovnováha mezi Spojeným královstvím a zbývajících členskými státy, měla by být takto udělená práva podmíněna poskytnutím rovnocenných práv a měla by podléhat určitým podmínkám zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž.
- (5) Územní působnost tohoto nařízení a jakýkoli odkaz na Spojené království v tomto nařízení nezahrnují Gibraltar.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 20. února 2019.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 13. března 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 19. března 2019.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (6) Právo provádět přepravní operace na území členského státu nebo mezi členskými státy je zásadním výdobytkem vnitřního trhu a po vystoupení Spojeného království z Unie, nebudou-li existovat odchylná ustanovení, by již nemělo být k dispozici podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, kteří nejsou usazeni v Unii. Měla by však být naplánována dočasná ukončovací opatření, která by podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království povolovala provést v kontextu operací mezi Spojeným královstvím a Uníí omezený počet dodatečných operací na území Unie. Bezprostředně po vystoupení Spojeného království z Unie bez dohody o vystoupení by tato opatření měla napomoci zabránit náhlým narušením dopravních toků, která lze očekávat z důvodu dalších kontrol vozidel a jejich nákladu a následného ohrožení veřejného pořádku. Tato opatření by měla napomoci zejména zmírnění tlaku na hraniční body, kterých není mnoho a na nichž jsou taková narušení nejpravděpodobnější, neboť se vozidla nemusí vrátit okamžitě. Tato opatření by měla být přiměřená a neměla by poskytovat stejnou úroveň práv, jakou požívají podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie podle pravidel vnitřního trhu, přičemž by měla být postupně zrušena v souladu s tímto nařízením.
- (7) Pokud by neexistovala odchylná ustanovení, vedlo by vystoupení Spojeného království z Unie rovněž k závažným komplikacím ve službách silniční osobní dopravy, a to i pokud jde o veřejný pořádek. Dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokary a autobusy ^(³) (dohoda Interbus) je jediným dostupným právním rámcem, který poskytuje základ pro přepravu cestujících autobusy a autokary mezi Uníí a Spojeným královstvím po datu vystoupení. Spojené království se stane samostatnou smluvní stranou dohody Interbus od 1. dubna 2019. Dohoda Interbus se však vztahuje pouze na příležitostné služby, a vzhledem k velkému počtu osob, které budou chtít i nadále cestovat mezi Uníí a Spojeným královstvím, proto nepostačuje k řešení komplikací plynoucích z vystoupení. Smluvní strany dohody Interbus dojednály protokol k této dohodě, který se vztahuje na služby linkové osobní dopravy. Očekává se však, že tento protokol nevstoupí v platnost včas, aby poskytl funkční alternativní řešení stávající situace v období bezprostředně po vystoupení Spojeného království. U linkové a zvláštní linkové osobní dopravy autobusy a autokary proto stávající nástroje neřeší potřeby osobní silniční dopravy mezi Uníí a Spojeným královstvím. V zájmu zmírnění následných závažných komplikací, které by mohly ohrozit veřejný pořádek, je proto vhodné, aby bylo dopravcům ze Spojeného království umožněno přepravovat cestující ze Spojeného království do Unie a naopak, pokud Spojené království udělí přinejmenším rovnocenná práva dopravcům z EU. Tato práva udělená podle tohoto nařízení by měla být omezena na krátké časové období s cílem umožnit vstup protokolu k dohodě Interbus o linkové dopravě v platnost, jakož i přistoupení Spojeného království k tomuto protokolu.
- Přeshraniční autokarová a autobusová doprava mezi Irskem a Severním Irskem je zvláště důležitá pro komunity žijící v příhraničních regionech v zájmu zajištění základního propojení mezi komunitami, mimo jiné v rámci společného prostoru cestování. Nastupování a vystupování cestujících v regionech na obou stranách hranice podporuje životaschopnost těchto služeb. Proto by měl být v příhraničních regionech Irska i nadále povolen nástup a výstup cestujících v rámci mezinárodní osobní dopravy autokary a autobusy mezi Irskem a Severním Irskem provozované podnikateli v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království. Tato práva by měla být udělena na omezenou dobu (do 30. září 2019), aby bylo možné zavést alternativní opatření.
- (8) S cílem zohlednit dočasnou povahu souboru opatření stanoveného tímto nařízením, aniž by se však vytvářel precedens, měl by být omezen na krátké časové období. Pokud jde o silniční nákladní přepravu, omezuje se časové období s ohledem na možné provedení potřebné úpravy pro zajištění základního propojení v systému ECMT a aniž by bylo dotčeno jak možné sjednání a vstup v platnost budoucí dohody mezi Uníí a Spojeným královstvím o silniční nákladní přepravě, tak budoucí pravidla Unie týkající se dopravy. Pokud jde o osobní autobusovou a autokarovou dopravu, časové období se omezuje s cílem umožnit vstup protokolu k dohodě Interbus o linkové dopravě v platnost, jakož i přistoupení Spojeného království k tomuto protokolu, aniž by byla dotčena případná budoucí dohoda v dané věci mezi Uníí a Spojeným královstvím.
- (9) V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (10) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost co nejdříve a mělo by se použít ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou pro Spojené království a ve Spojeném království platit, nevstoupí-li do uvedeného data

⁽³⁾ Úř. věst. L 321, 26.11.2002, s. 13.

v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím. Použitelnost tohoto nařízení by měla každopádně skončit dnem 31. prosince 2019. Unie proto přestane po tomto datu uplatňovat pravomoc, kterou jí toto nařízení svěřuje. Aniž jsou dotčena jiná opatření Unie a s výhradou dodržování těchto opatření, budou tuto pravomoc po tomto datu opět uplatňovat členské státy v souladu s čl. 2 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Příslušné pravomoci Unie a členských států, pokud jde o uzavírání mezinárodních dohod v oblasti silniční dopravy, budou stanoveny v souladu se Smlouvami a s přihlédnutím k příslušným právním předpisům Unie.

- (11) Je-li to nezbytné k řešení potřeb trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU s cílem obnovit rovnocennost práv udělených Unii podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, jakož i podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království s právy udělenými ze strany Spojeného království podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie, včetně případů, kdy jsou práva udělována Spojeným královstvím udělena na základě členského státu původu, nebo jich jinak nemohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé z Unie, a napravit případy nekalé soutěže na úkor podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě z Unie.
- (12) Akty v přenesené pravomoci by měly být v souladu se zásadou proporcionality, a jejich ustanovení by proto měla být úměrná problémům způsobeným neudělením rovnocenných práv nebo nerovnými podmínkami hospodářské soutěže. Komise by měla o pozastavení používání tohoto nařízení uvažovat jen v nejzávažnějších případech, kdy nejsou podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie ze strany Spojeného království udělena žádná rovnocenná práva nebo jsou udělena pouze práva minimální, nebo pokud se pro podnikatele v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatele v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království liší podmínky hospodářské soutěže natolik od podmínek podnikatelů z Unie, že by poskytování uvedených služeb podnikateli ze Spojeného království nebylo pro ně ekonomicky udržitelné.
- (13) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016 ⁽⁶⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci zejména obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty ve stejnou dobu jako odborníci z členských států a jejich odborníci mají systematický přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci. Je třeba zajistit, aby žádný takový akt v přenesené pravomoci nepřiměřeně neovlivnil řádné fungování vnitřního trhu.
- (14) Aby bylo zajištěno, že práv udělených ze strany Spojeného království podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie, jež jsou rovnocenná právům, která toto nařízení uděluje podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, mohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé z Unie, měla by být dočasně rozšířena oblast působnosti nařízení (ES) č. 1072/2009 a nařízení (ES) č. 1073/2009. Tato nařízení se již vztahují na část jízdy mezi členským státem a třetí zemí, jež je provedena průjezdem přes území jakéhokoli členského státu. V takovém případě je však nutné zajistit, aby se nařízení (ES) č. 1072/2009 vztahovalo rovněž na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky a nařízení (ES) č. 1073/2009 na část cesty na území členského státu, ve kterém dochází k nástupu nebo výstupu cestujících. Cílem tohoto rozšíření působnosti je zajistit, aby podnikatelé z Unie mohli při provozování osobní dopravy vykonávat operace mezi třetími zeměmi do nebo ze Spojeného království, jakož i dodatečné zastávky při provozování osobní dopravy,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto nařízení stanoví dočasná opatření upravující silniční nákladní přepravu, jakož i linkovou a zvláštní linkovou osobní dopravu autokary a autobusy mezi Unii a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska (dále jen „Spojené království“) po jeho vystoupení z Unie.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „vozidlem“ v souvislosti s nákladní přepravou motorové vozidlo registrované ve Spojeném království nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno ve Spojeném království, pokud jsou určeny výlučně pro nákladní přepravu, které buď patří podniku, neboť je podnik koupil na úvěr, nebo je může mít podnik v pronájmu, za podmínky, že v posledně uvedeném případě toto vozidlo splňuje podmínky stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ⁽⁷⁾, a v souvislosti s přepravou cestujících autobus nebo autokar;
- 2) „povolenou přepravou zboží“:
 - a) jízda vozidla s nákladem z území Unie na území Spojeného království nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
 - b) v návaznosti na jízdu s nákladem z území Spojeného království, na kterou se vztahuje písmeno a) tohoto bodu, provedení do sedmi dnů od vyložení nákladu na území Unie až dvou dalších operací nakládky a vykládky na území Unie během 4 měsíců od prvního dne použitelnosti stanovené v čl. 12 druhém pododstavci, a po tomto datu jedné operace do sedmi dnů od vyložení nákladu na území Unie během následujících tří měsíců;
 - c) jízda vozidla s nákladem z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes území Unie;
 - d) jízda bez nákladu související s přepravami uvedenými v písmenech a) a c);
- 3) „povolenou přepravou cestujících autokary a autobusy“:
 - a) jízda autobusu či autokaru za účelem přepravy cestujících z území Unie na území Spojeného království nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
 - b) jízda autobusu či autokaru za účelem přepravy cestujících z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes území Unie;
 - c) jízda bez cestujících související s přepravami uvedenými v písmenech a) a b);
 - d) umožnění nástupu a výstupu cestujících v příhraničních regionech Irska v rámci mezinárodní linkové a zvláštní linkové dopravy mezi Irskem a Severním Irskem, a to do 30. září 2019;
- 4) „příhraničními regiony Irska“ hrabství Irska sousedící s pozemní hranicí mezi Irskem a Severním Irskem;
- 5) „podnikatelem v silniční nákladní dopravě z Unie“ podnik provozující silniční nákladní přepravu, který je držitelem platné licence Společenství v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 1072/2009;
- 6) „podnikatelem v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království“ podnik usazený ve Spojeném království, který má povolení provozovat silniční nákladní přepravu a je držitelem platné licence Spojeného království;
- 7) „licenci Spojeného království“ s, byla-li vydána podnikateli v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, licence vydaná Spojeným královstvím pro účely mezinárodní přepravy v souvislosti s povolenou nákladní přepravou; byla-li vydána podnikateli v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, rozumí se „licenci Spojeného království“ licence vydaná Spojeným královstvím pro účely mezinárodní přepravy v souvislosti s povolenou přepravou cestujících autokary a autobusy;
- 8) „autobusem nebo autokarem“ vozidlo registrované ve Spojeném království, které je na základě své konstrukce a vybavení vhodné a určené k přepravě více než devíti cestujících včetně řidiče;
- 9) „linkovou dopravou“ přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách;
- 10) „zvláštní linkovou dopravou“ pravidelná přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením jiných osob bez ohledu na to, kdo přepravu organizuje;

⁽⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ze dne 18. ledna 2006 o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží (Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 82).

- 11) „podnikatelem v autokarové a autobusové dopravě z Unie“ podnik provozující přepravu cestujících autokary a autobusy, který je držitelem platné licence Společenství v souladu s nařízením (ES) č. 1073/2009;
- 12) „podnikatelem v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království“ podnik usazený ve Spojeném království, který je oprávněn provozovat přepravu cestujících autokary a autobusy a je držitelem platné licence Spojeného království;
- 13) „podnikatelem“ buď podnikatel v silniční nákladní dopravě, nebo podnikatel v autokarové a autobusové dopravě;
- 14) „právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže“ veškeré právní předpisy, které se zabývají následujícím jednáním, pokud by mohl ovlivnit služby silniční nákladní dopravy nebo služby autokarové a autobusové dopravy:
 - a) jednání, které má formu:
 - i) dohod mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě, respektive mezi podnikateli v autokarové a autobusové dopravě, rozhodnutí sdružení podnikatelů v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě a jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo účinkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže;
 - ii) zneužívání dominantního postavení ze strany jednoho nebo více podnikatelů v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě;
 - iii) opatření přijatých nebo zachovávaných v platnosti Spojeným královstvím pro veřejné podniky a podniky, kterým Spojené království uděluje zvláštní nebo výhradní práva, která jsou v rozporu s body i) nebo ii), a
 - b) spojování podnikatelů v silniční nákladní dopravě, respektive podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě ve vzájemné shodě, jež významně brání účinné hospodářské soutěži, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení;
- 15) „subvencí“ jakýkoli finanční příspěvek poskytnutý podnikateli vládou nebo jiným veřejným subjektem na jakékoli úrovni, který přináší výhodu, což zahrnuje:
 - a) přímý převod finančních prostředků, například ve formě grantu, půjčky či účasti na základním kapitálu, potenciální přímý převod finančních prostředků ve prospěch podniku nebo převzetí jeho závazků, například formou úvěrových záruk, kapitálových vkladů, vlastnictví, ochrany před úpadkem nebo pojištění;
 - b) prominutí nebo nevybrání příjmů, které jsou jinak splatné;
 - c) poskytování zboží nebo služeb kromě obecné infrastruktury, nebo pořízení zboží či služeb nebo
 - d) provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu, nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí uvedených v písmenech a), b) a c), jež by za běžných okolností prováděla vláda nebo jiný veřejný subjekt a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami.

Finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo jiným veřejným subjektem není považován za výhodu, pokud by soukromý účastník trhu působící pouze na základě vyhlídky na dosažení zisku, který je ve stejné situaci jako dotyčný veřejný subjekt, poskytl stejný finanční příspěvek;
- 16) „nezávislým orgánem pro hospodářskou soutěž“ orgán, který je odpovědný za uplatňování a prosazování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže, jakož i za kontrolu subvencí a splňuje tyto podmínky:
 - a) orgán je funkčně nezávislý a je náležitě vybaven zdroji potřebnými k plnění svých úkolů;
 - b) při plnění svých povinností a výkonu svých pravomocí má orgán potřebné záruky nezávislosti na politickém nebo jiném vnějším vlivu a jedná nestranně a
 - c) rozhodnutí orgánu podléhají soudnímu přezkumu;
- 17) „diskriminací“ jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu ve vztahu k dodávkám zboží či služeb, včetně veřejných služeb, využívaných k provozování služeb silniční nákladní dopravy nebo služeb autokarové a autobusové dopravy, nebo ve vztahu k zacházení s nimi ze strany veřejných orgánů příslušných pro tyto služby;
- 18) „územím Unie“ území členských států, na které se vztahuje Smlouva o EU a Smlouva o fungování EU za podmínek v nich stanovených.

Článek 3

Právo provozovat povolenou přepravu zboží

1. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království mohou za podmínek stanovených v tomto nařízení provozovat povolenou přepravu zboží.
2. Povolenou přepravu zboží následujících druhů mohou provozovat fyzické či právnické osoby usazené ve Spojeném království, aniž by byla požadována licence Spojeného království ve smyslu čl. 2 odst. 7:
 - a) přeprava poštovních zásilek v rámci univerzální služby;
 - b) přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel;
 - c) přeprava zboží motorovými vozidly, jejichž celková přípustná hmotnost včetně celkové hmotnosti připojeného vozidla nepřesahuje 3,5 tuny;
 - d) přeprava léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálu pro poskytování pomoci v naléhavých případech (zejména při živelných pohromách);
 - e) přeprava zboží, pokud
 - i) přepravované zboží je ve vlastnictví podniku nebo je jím prodáváno, kupováno, pronajímáno, najímáno, vyráběno, získáváno, zpracováváno nebo opravováno;
 - ii) účelem přepravy je převést zboží z podniku nebo do podniku, nebo jeho přemístění jak uvnitř podniku, nebo mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu;
 - iii) motorová vozidla vykonávající takovou přepravu musí být řízena zaměstnanci podniku nebo jim dána k dispozici na základě smluvního závazku;
 - iv) vozidla přepravující náklad patří podniku, byla jím koupena na úvěr nebo je má podnik v pronájmu, za předpokladu, že v posledně uvedeném případě tato vozidla splňují podmínky stanovené ve směrnici 2006/1/ES, a
 - v) taková přeprava je pouze pomocnou činností v rámci celkové činnosti podniku.

Článek 4

Právo provozovat linkovou a zvláštní linkovou přepravu cestujících autokary a autobusy

1. Podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království mohou za určitých podmínek stanovených v tomto nařízení provozovat povolenou linkovou a zvláštní linkovou přepravu cestujících autokary a autobusy.
2. Podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království musí být držiteli povolení vydaného před dnem použitelnosti tohoto nařízení podle článků 6 až 11 nařízení (ES) č. 1073/2009, opravňujícího k provozování povolené linkové a zvláštní linkové přepravy cestujících autokary a autobusy pro cizí potřebu.
3. Povolení, která zůstávají v platnosti podle odstavce 2 tohoto článku, mohou být nadále používána pro účely uvedené v odstavci 1 tohoto článku, jestliže byla jejich platnost za stejných podmínek prodloužena nebo pozměněna, pokud jde o zastávky, jízdné či jízdní řády, a s výhradou pravidel a postupů uvedených v článcích 6 až 11 nařízení (ES) č. 1073/2009, a to po dobu platnosti, která skončí nejpozději dne 31. prosince 2019.
4. Povolenou přepravu cestujících autobusy a autokary, kterou provozují fyzické či právnické osoby usazené ve Spojeném království pro nekomerční a neziskové účely, lze provozovat, aniž by byla požadována licence Spojeného království ve smyslu čl. 2 odst. 7, jestliže:
 - a) dopravní činnost je pouze vedlejší činností dotyčné fyzické nebo právnické osoby a
 - b) použitá vozidla jsou ve vlastnictví uvedené fyzické nebo právnické osoby nebo jsou touto osobou pořizována formou splátek nebo dlouhodobé leasingové smlouvy a jsou řízena členem personálu této fyzické nebo právnické osoby nebo přímo touto fyzickou osobou nebo osobou, která je zaměstnancem podniku nebo které byla dána k dispozici na základě smluvního závazku.

Tyto přepravní operace jsou vyňaty z působnosti veškerých systémů udělování povolení v rámci Unie za předpokladu, že je osoba provozující uvedenou činnost držitelem vnitrostátního povolení vydaného před dnem použitelnosti tohoto nařízení v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 1073/2009.

5. Použití tohoto nařízení není dotčeno změnou vozidel nebo přerušením přepravy za účelem provedení části cesty jiným dopravním prostředkem.

Článek 5

Dvoustranné dohody nebo ujednání

Členské státy nesjednávají ani neuzavřou se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody nebo ujednání o záležitostech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, co se týká období použitelnosti tohoto nařízení. Pokud jde o toto období, neudělí členské státy podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království jiná práva než ta, jež jsou udělena v tomto nařízení, aniž jsou dotčeny stávající mnohostranné dohody.

Článek 6

Sociální a technická pravidla

V rámci povolené přepravy zboží nebo cestujících autokary a autobusy v souladu s tímto nařízením se dodržují následující pravidla:

- a) pokud jde o mobilní pracovníky a samostatně výdělečně činné řidiče, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ⁽⁸⁾;
- b) pokud jde o některé předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁹⁾;
- c) pokud jde o tachografy v silniční dopravě, požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽¹⁰⁾;
- d) pokud jde o výchozí kvalifikaci a pravidelné školení řidičů, požadavky stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ⁽¹¹⁾;
- e) pokud jde o maximální přípustné rozměry a hmotnosti určitých silničních vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 96/53/ES ⁽¹²⁾;
- f) pokud jde o montáž a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 92/6/EHS ⁽¹³⁾;
- g) pokud jde o povinné používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 91/671/EHS ⁽¹⁴⁾;
- h) pokud jde o vysílání pracovníků, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ⁽¹⁵⁾;
- i) pokud jde o práva cestujících, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ⁽¹⁶⁾.

⁽⁸⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁽¹¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

⁽¹²⁾ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

⁽¹³⁾ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

⁽¹⁴⁾ Směrnice Rady ze dne 16. prosince 1991 o povinném používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 26).

⁽¹⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1).

Článek 7

Rovnocennost práv

1. Komise sleduje práva, která Spojené království udělí podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie, a podmínky jejich výkonu.
2. Shledá-li Komise, že práva udělená Spojeným královstvím podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie nebo podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie nejsou de iure nebo de facto rovnocenná právům uděleným podnikatelům ze Spojeného království podle tohoto nařízení, nebo že těchto práv nemohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie nebo podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě z Unie, přijme Komise v souladu s článkem 11 bezodkladně a za účelem obnovení rovnocennosti akty v přenesené pravomoci s cílem:
 - a) pozastavit uplatňování čl. 3 odst. 1 a 2 nebo čl. 4 odst. 1 až 4 tohoto nařízení, pokud nejsou podnikatelům z Unie udělena rovnocenná práva nebo pokud jsou udělena práva minimální;
 - b) omezit přípustnou kapacitu, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, počet jízd nebo obojí; nebo
 - c) přijmout provozní omezení vztahující se na typ vozidla nebo podmínky provozu.

Článek 8

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Komise sleduje podmínky, za nichž podnikatelé z Unie konkurují podnikatelům ze Spojeného království, pokud jde o poskytování služeb silniční nákladní dopravy a služeb autokarové a autobusové dopravy v působnosti tohoto nařízení.
2. Shledá-li Komise, že v důsledku některé situace uvedené v odstavci 3 tohoto článku jsou podmínky uvedené v odstavci 1 tohoto článku výrazně méně příznivé než podmínky, jaké mají podnikatelé ze Spojeného království, přijme v souladu s článkem 11 bezodkladně a k nápravě této situace akty v přenesené pravomoci s cílem:
 - a) pozastavit uplatňování čl. 3 odst. 1 a 2 nebo čl. 4 odst. 1 až 4, pokud se podmínky hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatele v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království liší natolik od podmínek podnikatelů z Unie, že by pro podnikatele z Unie nebylo poskytování služeb ekonomicky udržitelné; nebo
 - b) omezit přípustnou kapacitu, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, počet jízd nebo obojí nebo
 - c) přijmout provozní omezení vztahující se na typ vozidla nebo podmínky provozu.
3. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 2 jsou na základě podmínek uvedených v dotyčném odstavci přijímány k nápravě těchto situací:
 - a) poskytování subvencí Spojeným královstvím;
 - b) neschopnost Spojeného království zavést nebo účinně uplatňovat právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže;
 - c) neschopnost Spojeného království zřídit nebo zachovat nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž;
 - d) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti ochrany pracovníků, bezpečnosti, ochrany nebo životního prostředí, které jsou méně přísné než normy stanovené v právu Unie, nebo pokud příslušná ustanovení v právu Unie neexistují, méně přísné než normy uplatňované všemi členskými státy, nebo v každém případě méně přísné než příslušné mezinárodní normy;
 - e) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti udělování licencí podnikatelům v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě, které jsou méně přísné než normy stanovené v nařízení (ES) 1071/2009 ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

- f) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti kvalifikace a odborné přípravy řidičů z povolání, které jsou méně přísné než normy stanovené ve směrnici 2003/59/ES;
- g) uplatňování Spojeným královstvím pravidel pro výběr silničních poplatků a zdanění, jež se odchyľují od pravidel stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ⁽¹⁸⁾, a
- h) jakákoli forma diskriminace podnikatelů z Unie.
4. Pro účely odstavce 1 může Komise žádat příslušné orgány Spojeného království nebo podnikatele ze Spojeného království o informace. Pokud neposkytnou požadované informace v přiměřené lhůtě stanovené Komisí nebo poskytnou neúplné informace, může Komise postupovat v souladu s odstavcem 2.

Článek 9

Prodloužení platnosti nařízení (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009

1. V souvislosti s přepravou zboží mezi územím Unie a územím Spojeného království provozovanou podnikatelem v silniční nákladní dopravě z Unie, který se opírá o práva udělená Spojeným královstvím, jak je uvedeno v článku 7 tohoto nařízení, jež jsou rovnocenná právům uděleným tímto nařízením, vztahuje se nařízení (ES) č. 1072/2009 na část jízdy na území členského státu nakládky nebo vykládky.
2. V souvislosti s přepravou zboží mezi územím Unie a územím Spojeného království provozovanou podnikatelem v autokarové a autobusové dopravě z Unie, který se opírá o práva udělená Spojeným královstvím, jak je uvedeno v článku 7 tohoto nařízení, jež jsou rovnocenná právům uděleným tímto nařízením, vztahuje se nařízení (ES) č. 1073/2009 na část jízdy na území členského státu, ve kterém nastoupili nebo vystoupili cestující.

Článek 10

Konzultace a spolupráce

1. Příslušné orgány členských států vedou konzultace a spolupracují s příslušnými orgány Spojeného království tak, aby bylo zajištěno provádění tohoto nařízení.
2. Členské státy na požádání neprodleně poskytnou Komisi veškeré informace získané podle odstavce 1 tohoto článku nebo jakékoli jiné informace důležité pro provádění článků 7 a 8.

Článek 11

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 2 a v čl. 8 odst. 2 je svěřena Komisi do 31. prosince 2019.
2. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci podle čl. 7 odst. 2 nebo čl. 8 odst. 2 vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
3. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 12

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou na základě čl. 50 odst. 3 Smlouvy o EU být použitelné pro Spojené království.

Toto nařízení se nepoužije v případě, jestliže do uvedeného dne vstoupí v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím v souladu s čl. 50 odst. 2 Smlouvy o EU.

Použitelnost tohoto nařízení končí dnem 31. prosince 2019.

⁽¹⁸⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 25. března 2019.

Za Evropský parlament
předseda
A. TAJANI

Za Radu
předseda
G. CIAMBA
