



EURÓPSKA  
KOMISIA

V Bruseli 19. 12. 2018  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Návrh

## **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o spoločných pravidlách na zabezpečenie základnej prepojenosti v cestnej nákladnej  
doprave vzhľadom na vystúpenie Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného  
Írska z Únie**

(Text s významom pre EHP)

## **DÔVODOVÁ SPRÁVA**

### **1. KONTEXT NÁVRHU**

#### **• Dôvody a ciele návrhu**

Spojené kráľovstvo 29. marca 2017 predložilo oznámenie o svojom úmysle vystúpiť z Únie podľa článku 50 Zmluvy o Európskej únii. To znamená, že ak sa dohoda o vystúpení<sup>1</sup> neratifikuje, primárne a sekundárne právo Únie sa na Spojené kráľovstvo prestane uplatňovať od 30. marca 2019 (ďalej len „dátum vystúpenia“). Spojené kráľovstvo sa následne stane treťou krajinou.

V rámci Únie sa sloboda prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z členských štátov (prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie) poskytovať medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu riadi v prvom rade nariadením (ES) č. 1072/2009<sup>2</sup>, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá prístupu k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy a prístupu cestnej nákladnej dopravy na medzinárodný trh.

Bez uzatvorenia dohody o vystúpení by sa služby cestnej nákladnej dopravy medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi po vystúpení Spojeného kráľovstva prestali riadiť uvedeným nariadením. To by viedlo k ukončeniu platnosti licencií Spoločenstva, ktoré Spojené kráľovstvo vydalo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy, až do dátumu vystúpenia, a tým k strate prístupu držiteľov takýchto licencií na trh cestnej nákladnej dopravy v Únii. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy v Európskej únii pôsobiaci na základe existujúcich licencií Spoločenstva by rovnako prišli o automatický prístup na trh cestnej nákladnej dopravy v Spojenom kráľovstve.

Z toho vyplýva, že bez uzatvorenia dohody o vystúpení by prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy od 30. marca 2019 nemali v práve Únie žiadny základ na poskytovanie služieb cestnej nákladnej dopravy medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi. Multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ECMT) by sa stal jediným právnym rámcom, na základe ktorého by sa naďalej mohli poskytovať takéto služby, a to pod podmienkou držby povolenia ECMT. Vozidlo s povolením ECMT môže prepravovať tovar medzi ktorýmkoľvek zo 43 krajín zapojených do systému a medzi ktoré patrí 26 z 27 členských štátov EÚ (všetky okrem Cypru), Spojené kráľovstvo a 16 ďalších krajín. Po medzinárodnej nákladnej operácii z krajiny evidencie vozidla do inej krajiny ECMT, možno pred tým, ako sa vozidlo musí vrátiť do krajiny, v ktorej je evidované, uskutočniť tri operácie mimo krajiny evidencie.

Počet povolení ECMT je obmedzený pre každý členský štát a na vnútroštátnej úrovni ich udeľujú príslušné orgány každého členského štátu. Povolenia na rok 2019 sa už udelili a ich počet nie je možné v krátkom čase zvýšiť. Kvóty ECMT sa stanovujú každoročne a akékoľvek zmeny počtu povolení pridelených krajine ECMT musia jednomyseľne schváliť všetky krajiny ECMT.

Napríklad v roku 2019 budú k dispozícii ročné povolenia pre 23 252 vozidiel evidovaných v EÚ<sup>27</sup>. Okrem toho bude k dispozícii 984 ročných povolení pre Spojené kráľovstvo a 23 472 ročných povolení pre vozidlá z iných krajín zapojených do systému. Vzhľadom na objemy služieb cestnej nákladnej dopravy a tovaru prepraveného cestnou dopravou medzi Spojeným

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

kráľovstvom a členskými štátmi (približne 50 miliónov ton v roku 2017, zhruba 30 miliónov ton z EÚ27 do Spojeného kráľovstva a zhruba 20 miliónov ton zo Spojeného kráľovstva do EÚ27) je zrejmé, že spoliehanie sa len na systém kvót ECMT v súčasnosti nepredstavuje primerané riešenie v snahe zabezpečiť základnú prepojenosť v cestnej nákladnej doprave bezprostredne po dátume vystúpenia v prípade, že nedôjde k uzavretiu dohody o vystúpení. Únia a členské štáty by sa mali snažiť zabezpečiť dostupnosť primeraného počtu povolení v rámci systému ECMT, aby sa zaistila základná prepojenosť.

Cestná preprava tovaru medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi je takmer úplne v rukách Spojeného kráľovstva a prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie. Ak by teda títo prevádzkovatelia prišli o právo zabezpečovať cestnú nákladnú dopravu medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi, viedlo by to k vážnym narušeniam, a to aj pokiaľ ide o verejný poriadok.

Je preto vhodné, aby Únia prijala dočasné a časovo obmedzené krízové opatrenia na zmiernenie takýchto potenciálne rušivých účinkov na prepojenosť.

Komisia vo svojom oznámení s názvom „Príprava na vystúpenie Spojeného kráľovstva z Európskej únie 30. marca 2019: krízový akčný plán“ z 13. novembra 2018<sup>3</sup> oznámila svoj zámer navrhnuť viacero krízových opatrení pre prípad, že Spojené kráľovstvo vystúpi z Únie bez uzatvorenia dohody o vystúpení. Pokiaľ ide o cestnú dopravu, Komisia v tomto oznámení poukázala na to, že povolenia ECMT by znamenali iba podstatné zníženie objemu dopravy medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom v porovnaní s existujúcimi úrovňami.

Európska rada (článok 50) zopakovala 13. decembra 2018 svoju výzvu, aby sa na všetkých úrovniach zintenzívnila práca, pokiaľ ide o pripravenosť na dôsledky vystúpenia Spojeného kráľovstva, a to pri zohľadnení všetkých možných výsledkov. Tento akt je súčasťou balíka opatrení, ktoré Komisia prijíma v reakcii na túto výzvu.

Cieľom tohto návrhu je preto stanoviť dočasné opatrenia, ktorými sa bude riadiť cestná preprava tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom po vystúpení Spojeného kráľovstva z Únie (článok 1). Týmto opatreniami sa má udržať základná prepojenosť počas striktnie vymedzeného obdobia (článok 9).

V prvom rade (článok 3) sa v navrhovanom nariadení stanovuje jednostranné udeľovanie práv na dvojstrannú prepravu prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, aby mohli naďalej prepravovať tovar medzi príslušnými územiami.

Práva udelené prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva sú v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie vzťahujúcimi sa na cestnú nákladnú dopravu (článok 4) a s rovnocennými právami, ktoré Spojené kráľovstvo udeľuje prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie. Navrhovaným nariadením sa stanovuje mechanizmus (článok 5) s cieľom zabezpečiť, aby práva prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie v Spojenom kráľovstve boli rovnocenné s právami udelenými prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva na základe navrhovaného nariadenia. V opačnom prípade je Komisia splnomocnená prijať potrebné opatrenia na nápravu situácie prostredníctvom delegovaných aktov vrátane obmedzenia povolenej kapacity, ktorú majú k dispozícii prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, alebo obmedzenia počtu ciest, alebo na oboje. Posudzovanie úrovne rovnocennosti a prijímanie nápravných opatrení Komisiou nie je obmedzené na prísny formálny súlad medzi dvoma

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

právnymi poriadkami, pretože medzi dotknutými trhmi existujú výrazné rozdiely a je potrebné vyhnúť sa automatickému kopírovaniu predpisov, ktoré by mohlo v konečnom dôsledku byť v protiklade so záujmami Únie.

Navrhovaným nariadením – aj keď jeho cieľom je dočasne zabezpečiť základnú prepojenosť v cestnej nákladnej doprave – sa stanovuje flexibilný mechanizmus na zabezpečenie toho, aby prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy z Únie mali spravodlivé a rovnaké príležitosti súťažiť s prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva po tom, ako Spojené kráľovstvo už nebude viazané právom Únie. Rovnaké podmienky vyžadujú, aby Spojené kráľovstvo aj po vystúpení naďalej uplatňovalo dostatočne vysoké a porovnateľné normy v oblasti cestnej nákladnej dopravy, pokiaľ ide o: spravodlivú hospodársku súťaž vrátane regulovania kartelov, zneužívania dominantného postavenia a fúzií; zákaz neoprávnených štátnych subvencií; ochranu pracovníkov a vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky; ochranu životného prostredia; bezpečnostnú ochranu a bezpečnosť, alebo týkajúce sa udeľovania licencií prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy či kvalifikácie, odbornej prípravy a lekárskeho prehliadok profesionálnych vodičov. Okrem toho sa musí zabezpečiť, aby dopravcovia Únie neboli v Spojenom kráľovstve diskriminovaní, či už *de iure* alebo *de facto*. V navrhovanom nariadení sa teda Komisia (článok 6) poveruje úlohou monitorovať podmienky hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy z Únie a zo Spojeného kráľovstva, pričom sa splnomocňuje prijať prostredníctvom delegovaných aktov potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby tieto podmienky zostali vždy rovnaké.

Zavedli sa postupy potrebné na to, aby členské štáty a Komisia mohli overovať, či prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy, ktorí prepravujú tovar do Únie v rámci tohto nariadenia, majú licenciu alebo osvedčenie od Spojeného kráľovstva v súlade s príslušnými normami, či sú splnené všetky príslušné vnútroštátne predpisy a právne predpisy Únie a či sa neprekročili udelené práva.

Výslovne sa ustanovuje, že členské štáty nesmú rokovať o žiadnych dvojstranných dohodách o cestnej nákladnej doprave so Spojeným kráľovstvom ani takéto dohody s ním uzatvárať v otázkach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a nesmú prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva v súvislosti s cestnou nákladnou dopravou ani iným spôsobom udeliť žiadne iné práva ako tie, ktoré sú udelené v tomto nariadení (článok 3). Zodpovedné príslušné orgány však budú môcť spolupracovať v rozsahu potrebnom na správne vykonávanie nariadenia (článok 7), aby dochádzalo k čo najmenšiemu možnému narušeniu riadenia služieb cestnej nákladnej dopravy poskytovaných pod záštitou Spojeného kráľovstva po jeho vystúpení z EÚ.

#### • **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Toto navrhované nariadenie je určené ako *lex specialis*, ktorým by sa riešili niektoré dôsledky vyplývajúce zo skutočnosti, že pravidlá Únie, ktorými sa upravuje cestná nákladná doprava, najmä nariadenie (ES) č. 1072/2009, sa už nebude vzťahovať na cestnú nákladnú dopravu medzi Spojeným kráľovstvom a zostávajúcimi členskými štátmi od momentu, keď Spojené kráľovstvo vystúpi z EÚ, a v prípade že sa neuzavrie dohoda o vystúpení. Navrhované podmienky sú obmedzené na to, čo je v tejto súvislosti potrebné, aby sa predišlo neprimeraným narušeniam, a to aj pokiaľ ide o verejný poriadok. Mali by sa uplatňovať len počas obmedzeného časového obdobia. Tento návrh je preto v úplnom súlade s existujúcimi právnymi predpismi, najmä s nariadením (ES) č. 1072/2009.

- **Súlاد s ostatnými politikami Únie**

Týmto návrhom sa dopĺňajú pravidlá Únie, ktorými sa upravuje cestná preprava tovaru, najmä nariadenie (ES) č. 1072/2009. Osobitný účel a kontext tohto nariadenia, ako aj jeho jednostranná povaha, si nevyhnutne vyžadujú reštriktívny prístup pri udeľovaní práv, ako aj osobitné ustanovenia, ktorých cieľom je zachovať rovnocennosť práv a rovnaké podmienky.

## **2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právny základ**

Právnym základom je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Tento článok poskytuje základ pre prijatie právnych predpisov EÚ, ktorými sa stanovia najmä: i) spoločné pravidlá uplatniteľné na medzinárodnú dopravu do členského štátu alebo z neho, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov [článok 91 ods. 1 písm. a) ZFEÚ]; a ii) podmienky, za ktorých môže dopravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať dopravu [článok 91 ods. 1 písm. b) ZFEÚ].

- **Subsidiarita**

V článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1072/2009 sa vyhradzuje právomoc Únie pre príslušné dohody s tretími krajinami. Bez takejto dohody by sa týmto navrhovaným aktom stanovila základná prepojenosť, ak by Spojené kráľovstvo udelilo rovnocenné práva. Daná prepojenosť by sa zaručila rovnakým spôsobom v prípade dopravy do všetkých bodov v Únii a z týchto bodov, aby sa zabránilo narušeniam vnútorného trhu. Preto je nevyhnutné vykonať opatrenia na úrovni Únie, keďže vytýčený cieľ by nebolo možné dosiahnuť opatreniami na úrovni členských štátov.

- **Proporcionalita**

Navrhované nariadenie sa považuje za primerané, pretože na jeho základe možno zabrániť neprimeraným narušeniam spôsobom, ktorý zároveň prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie zaručí rovnaké podmienky v hospodárskej súťaži. Nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie tohto cieľa. Platí to najmä pre podmienky, za ktorých sa udeľujú príslušné práva, ktoré sa okrem iného týkajú potreby, aby Spojené kráľovstvo udeľovalo rovnocenné práva, a spravodlivej hospodárskej súťaže, ako aj pre časové obmedzenie úpravy.

- **Výber nástroja**

Keďže týmto aktom sa upravujú záležitosti úzko súvisiace s nariadením (ES) č. 1072/2009 a rovnako ako dané nariadenie má zabezpečiť úplne harmonizované podmienky hospodárskej súťaže, mal by mať podobu nariadenia. Táto podoba takisto predstavuje najvhodnejšiu reakciu na naliehavosť situácie/kontextu, pretože čas do vystúpenia Spojeného kráľovstva z Únie (bez uzatvorenia dohody o vystúpení) je príliš krátky na transpozíciu ustanovení smernice.

## **3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Neuplatňuje sa z dôvodu výnimočnej, dočasnej a jedinečnej povahy udalosti vyžadujúcej si tento návrh, ktorý sa netýka cieľov existujúcich právnych predpisov.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Rôzne zainteresované strany a zástupcovia členských štátov poukázali na výzvy vyplývajúce z vystúpenia Spojeného kráľovstva z EÚ a na možné riešenia.

Spoločnou témou v predložených stanoviskách bola potreba regulačného zásahu s cieľom zachovať určitý stupeň prepojenosti, pokiaľ ide o cestnú nákladnú dopravu. Pokiaľ ide o prístup k trhu cestnej nákladnej dopravy v Únii, zainteresované strany nie sú schopné prijať vlastné krízové opatrenia na zmiernenie škodlivého vplyvu v prípade, že sa dohoda o vystúpení neuzavrie.

Komisia 29. novembra 2018 zorganizovala seminár EÚ27 o pripravenosti v pracovnej skupine zriadenej podľa článku 50, na ktorom zástupcovia členských štátov osobitne zdôraznili potrebu prijať krízové opatrenia na úrovni EÚ s cieľom zabezpečiť základnú prepojenosť medzi EÚ27 a Spojeným kráľovstvom pre prípad, že sa dohoda o vystúpení neuzavrie. Zdôraznilo sa najmä to, že multilaterálny systém kvót ECMT nepredstavuje dostatočnú a primeranú záložnú možnosť vzhľadom na svoje kvantitatívne a kvalitatívne obmedzenia.

Tieto pripomienky sa pri zostavovaní návrhu náležite zohľadnili.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Príslušné zainteresované strany poskytli Komisii niekoľko typov posúdenia dôsledkov vystúpenia Spojeného kráľovstva na odvetvie cestnej nákladnej dopravy. V rámci týchto hodnotení sa dospelo k záveru, že jediná záložná možnosť dostupná v odvetví cestnej nákladnej dopravy, konkrétne multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ECMT), by nepostačovala na pokrytie potrieb odvetvia. Nedostatok povolení dostupných pre rok 2019 (pozri vyššie) by pravdepodobne spôsobil významné narušenia a dvojstranný tok cestnej prepravy tovaru (približne 50 miliónov ton ročne) by asi nebolo možné úplne pokryť. Viac ako 80 % cestnej nákladnej dopravy medzi Spojeným kráľovstvom a EÚ27 v súčasnosti vykonávajú dopravcovia usadení v EÚ27. Preto je v záujme EÚ27 stanoviť rámec, ktorý neprímerane neobmedzuje operácie dvojstrannej cestnej nákladnej dopravy.

- **Posúdenie vplyvu**

Vzhľadom na výnimočnú povahu situácie a obmedzenú potrebu, pokiaľ ide o obdobie, počas ktorého sa vykonáva zmena štatútu Spojeného kráľovstva, netreba uskutočniť posúdenie vplyvu. Neexistujú žiadne iné vecne a právne odlišné možnosti politiky než tie, ktoré sa navrhujú.

- **Základné práva**

Tento návrh nemá žiadne dôsledky na ochranu základných práv.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Neuplatňuje sa.

#### **5. ĎALŠIE PRVKY**

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Neuplatňuje sa.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o spoločných pravidlách na zabezpečenie základnej prepojenosti v cestnej nákladnej doprave vzhľadom na vystúpenie Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Únie**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>4</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>5</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Spojené kráľovstvo 29. marca 2017 predložilo oznámenie o svojom úmysle vystúpiť z Únie podľa článku 50 Zmluvy o Európskej únii. Zmluvy sa prestanú vzťahovať na Spojené kráľovstvo odo dňa nadobudnutia platnosti dohody o vystúpení alebo v prípade, ak sa tak nestane, dva roky po uvedenom oznámení, t. j. od 30. marca 2019, pokiaľ Európska rada po dohode so Spojeným kráľovstvom jednomyselne nerozhodne o predĺžení tejto lehoty.
- (2) Po vystúpení Spojeného kráľovstva z Únie a bez akýchkoľvek osobitných ustanovení by sa vo vzťahoch so zostávajúcimi dvadsiatimi siedmimi členskými štátmi prestali uplatňovať všetky práva a povinnosti vyplývajúce z práva Únie, pokiaľ ide o prístup na trh, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009<sup>6</sup>.
- (3) Multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ECMT) je jediným ďalším dostupným právnym rámcom, ktorý by mohol poskytnúť základ pre cestnú prepravu tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom po dátume vystúpenia. Vzhľadom na obmedzený počet povolení, ktoré sú v súčasnosti dostupné v rámci systému ECMT, a na jeho obmedzený rozsah pôsobnosti, pokiaľ ide o druhy operácií v cestnej doprave, však systém momentálne nepostačuje na úplné vyriešenie potrieb v cestnej nákladnej doprave medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.

<sup>4</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .<sup>5</sup> Ú. v. EÚ C , [...], s. .<sup>6</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (4) S cieľom predísť následným vážnym narušeniam, a to aj v súvislosti s verejným poriadkom, je preto potrebné stanoviť dočasný súbor opatrení, ktoré prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy s licenciou v Spojenom kráľovstve umožnia vykonávať cestnú prepravu tovaru medzi územím Spojeného kráľovstva a zostávajúcimi dvadsiatimi siedmimi členskými štátmi. Aby sa zabezpečila náležitá rovnováha medzi Spojeným kráľovstvom a zostávajúcimi členskými štátmi, takto udelené práva by mali byť podmienené udelením rovnocenných práv a mali by podliehať určitým podmienkam, ktorými sa zaistí spravodlivá hospodárska súťaž.
- (5) V snahe zohľadniť ich dočasný charakter by mal súbor opatrení platiť len krátke časové obdobie, aby sa mohli vykonať zmeny potrebné pre základnú prepojenosť v rámci systému ECMT, a to bez toho, aby boli dotknuté prípadné rokovania a nadobudnutie platnosti budúcej dohody, ktorá sa bude vzťahovať na cestnú prepravu tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.
- (6) V súlade so zásadou proporcionality, ako sa stanovuje v článku 5 Zmluvy o Európskej únii, toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (7) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť čo najskôr a malo by sa uplatňovať odo dňa nasledujúceho po dni, keď sa zmluvy prestanú uplatňovať na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ do daného dňa nenadobudne platnosť dohoda o vystúpení uzatvorená so Spojeným kráľovstvom.
- (8) Ak je to potrebné na riešenie potrieb trhu, právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa mala delegovať na Komisiu s cieľom obnoviť rovnocennosť práv, ktoré Únia udelila prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, s právami, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie, ako aj s cieľom zabezpečiť nápravu v prípadoch výskytu nekalej súťaže na úkor prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa uvedené konzultácie uskutočnili v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, pričom ich experti majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov. Malo by sa zabezpečiť, aby žiadny takýto delegovaný akt nemal neprimeraný vplyv na riadne fungovanie vnútorného trhu.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

### *Článok 1*

#### **Rozsah pôsobnosti**

V tomto nariadení sa stanovujú dočasné opatrenia, ktorými sa riadi cestná preprava tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska (ďalej len „Spojené kráľovstvo“) po jeho vystúpení z Únie.

### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je motorové vozidlo evidované v Spojenom kráľovstve alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované v Spojenom kráľovstve, pričom sa používa výhradne na prepravu tovaru. Vozidlo môže byť vo vlastníctve podniku, alebo ich podnik kúpil na splátky, alebo prenajal za predpokladu, že v tomto poslednom prípade musí spĺňať podmienky smernice 2006/1/ES<sup>7</sup>;
2. „dvojstranná preprava“ je:
  - a) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sa nachádzajú na území Únie a na území Spojeného kráľovstva a nezáleží na tom, či sa uskutočnil, alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;
  - b) jazda prázdneho vozidla spojená s prepravou uvedenou v písmene a);
3. „prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy z Únie“ je podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru, ktorý je držiteľom platnej licencie Spoločenstva v súlade s článkom 4 nariadenia (ES) č. 1072/2009;
4. „prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva“ je podnik usadený v Spojenom kráľovstve, ktorý je oprávnený vykonávať cestnú prepravu tovaru a je držiteľom platnej licencie Spojeného kráľovstva;
5. „licencia Spojeného kráľovstva“ je licencia vydaná Spojeným kráľovstvom na účely medzinárodnej prepravy vrátane dvojstrannej prepravy;
6. „právo hospodárskej súťaže“ je právo týkajúce sa tejto činnosti, ak má účinok na služby cestnej nákladnej dopravy:
  - a) Činnosť pozostávajúca z týchto prvkov:
    - i) dohody medzi prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy, rozhodnutia združení prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy a zosúladené postupy, ktorých cieľom alebo dôsledkom je zabránenie hospodárskej súťaži, jej obmedzenie alebo narušenie;
    - ii) zneužívanie dominantného postavenia jedným alebo viacerými prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy;
    - iii) opatrenia, ktoré Spojené kráľovstvo prijalo alebo uplatňuje v prípade verejných podnikov a podnikov, ktorým Spojené kráľovstvo udelilo osobitné alebo výlučné práva, a ktoré sú v rozpore s bodmi i) alebo ii); a
  - b) koncentrácie medzi prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy, ktoré významne bránia účinnej hospodárskej súťaži, najmä v dôsledku vytvárania alebo posilňovania dominantného postavenia.

<sup>7</sup>

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82).

7. „subvencia“ je akýkoľvek finančný príspevok, ktorý vláda alebo ktorýkoľvek iný verejný orgán na akejkoľvek úrovni poskytne prevádzkovateľovi cestnej nákladnej dopravy a ktorý predstavuje výhodu, vrátane týchto možností:
- a) priamy prevod finančných prostriedkov, ako sú napr. granty, pôžičky alebo prísuny kapitálu, prípadný priamy prevod prostriedkov, prevzatie záväzkov, ako sú napr. úverové záruky, kapitálové injekcie, vlastníctvo, ochrana proti bankrotu alebo poistenie;
  - b) vzdanie sa alebo nevybratie príjmov, ktoré sú inak splatné;
  - c) poskytovanie tovaru alebo služieb (okrem všeobecnej infraštruktúry) či nákup tovaru alebo služieb; alebo
  - d) realizovanie platieb do finančného mechanizmu alebo poverenie či usmernenie súkromnej inštitúcie na vykonávanie jednej alebo viacerých funkcií uvedených v písmenách a), b) a c), ktoré by inak prináležali vláde alebo inému verejnému orgánu a ktorých vykonávanie sa v žiadnom zmysle nelíši od praxe obvykle vykonávanej vládou.
- Finančný príspevok zo strany vlády alebo iného verejného orgánu sa nepovažuje za výhodu, pokiaľ by rovnaký finančný príspevok poskytol súkromný účastník trhu motivovaný výlučne vyhliadkou na zisk, ktorý sa nachádza v rovnakej situácii ako príslušný verejný orgán;
8. „nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže“ je orgán zodpovedný za uplatňovanie a presadzovanie práva hospodárskej súťaže, ako aj za kontrolu subvencií, a spĺňa tieto podmienky:
- (a) orgán je funkčne nezávislý a primerane vybavený zdrojmi potrebnými na plnenie svojich úloh;
  - (b) pri vykonávaní svojich povinností a právomocí má orgán potrebné záruky nezávislosti od politického alebo iného vonkajšieho vplyvu a koná nestranne; a
  - (c) rozhodnutia orgánu podliehajú súdnemu preskúmaniu.
9. „diskriminácia“ je rozlišovanie akéhokoľvek druhu bez objektívneho zdôvodnenia v súvislosti s dodaním tovaru alebo poskytovaním služieb (vrátane verejných služieb) využívaných na prevádzkovanie služieb cestnej nákladnej dopravy, alebo v súvislosti so zaobchádzaním s nimi zo strany subjektov verejného sektora relevantných pre takéto služby;
10. „územie Únie“ je územie členských štátov, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o Európskej únii a Zmluva o fungovaní Európskej únie, ako aj podmienky stanovené v daných zmluvách.

### Článok 3

#### Právo na vykonávanie dvojstrannej prepravy

1. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva môžu za podmienok stanovených v tomto nariadení vykonávať dvojstrannú prepravu.
2. Dvojstrannú prepravu druhov uvedených nižšie môžu fyzické alebo právnické osoby usadené v Spojenom kráľovstve vykonávať bez toho, aby sa od nich požadovala licencia v Spojenom kráľovstve v zmysle článku 2 ods. 5:

- a) preprava pošty ako univerzálna služba;
  - b) preprava poškodených alebo pokazených vozidiel;
  - c) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane najväčšej prípustnej hmotnosti prípojného vozidla nepresahuje 3,5 tony;
  - d) preprava liekov, lekárskeho prístrojov, vybavenia a iných predmetov potrebných v prípade núdzovej lekárskej pomoci, najmä pri prírodných katastrofách;
  - e) preprava tovaru za predpokladu, že
    - i) prevážaný tovar je vo vlastníctve podniku alebo ho podnik predal, kúpil, prenajal, prenajíma, vyrobil, získal, spracoval alebo opravil;
    - ii) účelom cesty je preprava tovaru do podniku alebo z podniku, alebo presun tovaru, či už v rámci podniku alebo mimo neho, pre jeho potreby;
    - iii) motorové vozidlá použité na takúto prepravu riadi člen personálu, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;
    - iv) vozidlá, ktoré tovar prepravujú, sú vo vlastníctve podniku, podnik ich kúpil na splátky alebo prenajal. Ak je vozidlo prenajaté, musí spĺňať podmienky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (12); a
    - v) takáto preprava je len vedľajšou činnosťou popri celkovej činnosti podniku.
3. Členské štáty nesmú rokovať ani uzatvárať dvojstranné zmluvy či dohody so Spojeným kráľovstvom o záležitostiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce dvojstranné dohody, prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva nesmú iným spôsobom udeliť žiadne iné práva ako práva udelené v tomto nariadení.

#### Článok 4

#### Sociálne a technické pravidlá

Počas dvojstrannej prepravy v zmysle tohto nariadenia sa musia dodržiavať tieto pravidlá:

- a) pokiaľ ide o mobilných pracovníkov a samostatne zárobkovo činných vodičov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>8</sup>;
- b) pokiaľ ide o niektoré právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, požiadavky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>9</sup>;

<sup>8</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

<sup>9</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia

- c) pokiaľ ide o tachografy v cestnej doprave, požiadavky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014<sup>10</sup>;
- d) pokiaľ ide o maximálne povolené rozmery a hmotnosť niektorých vozidiel, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 96/53/ES<sup>11</sup>;
- e) pokiaľ ide o montáž a používanie zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 92/6/EHS<sup>12</sup>;
- f) pokiaľ ide o povinné používanie bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 91/671/EHS<sup>13</sup>;
- g) pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES<sup>14</sup>.

## Článok 5

### Rovnocennosť práv

1. Komisia monitoruje práva, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie, a podmienky ich vykonávania.
2. Ak Komisia zistí, že práva, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie, nie sú *de iure* ani *de facto* rovnocenné s právami udelenými prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva na základe tohto nariadenia alebo že dané práva nie sú rovnako dostupné pre všetkých prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie, môže v záujme rovnocennosti prostredníctvom delegovaných aktov:
  - a) stanoviť limity prípustnej kapacity dostupnej pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo obmedziť počet ciest, alebo oboje;
  - b) pozastaviť uplatňovanie tohto nariadenia; alebo
  - c) prijať iné vhodné opatrenia.

---

a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>10</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>11</sup> Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 5).

<sup>12</sup> Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

<sup>13</sup> Smernica Rady zo 16. decembra 1991 týkajúca sa povinného používania bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 26).

<sup>14</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).

**Spravodlivá hospodárska súťaž**

1. Komisia monitoruje podmienky, za ktorých prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy z Únie súťažia s prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva pri poskytovaní služieb cestnej nákladnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
2. Ak Komisia dospeje k záveru, že v dôsledku niektorej zo situácií uvedených v odseku 3 sú uvedené podmienky zjavne menej priaznivé než podmienky prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, v snahe napraviť túto situáciu prostredníctvom delegovaných aktov môže:
  - a) stanoviť limity prípustnej kapacity dostupnej pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo obmedziť počet ciest, alebo oboje;
  - b) pozastaviť uplatňovanie tohto nariadenia; alebo
  - c) prijať iné vhodné opatrenia.
3. Delegované akty podľa odseku 2 možno prijať s cieľom zabezpečiť nápravu týchto situácií:
  - a) Spojené kráľovstvo poskytuje subvencie;
  - b) Spojené kráľovstvo nezaviedlo alebo účinne neuplatňuje právne právo hospodárskej súťaže;
  - c) Spojené kráľovstvo nezriadilo alebo nezachovalo nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže;
  - d) Spojené kráľovstvo uplatňuje normy v oblasti ochrany pracovníkov, bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti, životného prostredia alebo týkajúce sa udeľovania licencií prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy alebo kvalifikácie, odbornej prípravy a lekárskeho prehliadok profesionálnych vodičov, ktoré sú na nižšej úrovni než normy stanovené v práve Únie, alebo ak neexistujú príslušné ustanovenia v práve Únie, sú na nižšej úrovni než normy uplatňované všetkými členskými štátmi, no v každom prípade na nižšej úrovni než príslušné medzinárodné normy;
  - e) Spojené kráľovstvo uplatňuje pravidlá spoplatňovania ciest a cestných daní, ktoré sa líšia od pravidiel stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES<sup>15</sup>; a
  - f) akákoľvek forma diskriminácie voči prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie.
4. Na účely odseku 1 si Komisia môže vyžiadať informácie od príslušných orgánov Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva. Ak príslušné orgány Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva neposkytnú požadované informácie v primeranej lehote stanovenej Komisiou alebo poskytnú neúplné informácie, Komisia môže postupovať v súlade s odsekom 2.

<sup>15</sup>

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

## Článok 7

### Konzultácie a spolupráca

1. Príslušné orgány členských štátov podľa potreby konzultujú a spolupracujú s príslušnými orgánmi Spojeného kráľovstva s cieľom zabezpečiť vykonávanie tohto nariadenia.
2. Členské štáty poskytnú Komisii na požiadanie a bez zbytočného odkladu akékoľvek informácie získané podľa odseku 1 alebo akékoľvek iné informácie, ktoré sú relevantné pre vykonávanie článku 5 a článku 6 tohto nariadenia.

## Článok 8

### Vykonávanie delegovania právomocí

1. Komisia pred prijatím delegovaného aktu podľa článku 5 ods. 2 alebo článku 6 ods. 2 konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016\*.
2. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

## Článok 9

### Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa odo dňa nasledujúceho po dni, ktorým sa zmluvy prestanú uplatňovať na Spojené kráľovstvo podľa článku 50 ods. 3 Zmluvy o Európskej únii.

Toto nariadenie sa však neuplatňuje, ak do uvedeného dátumu nadobudla platnosť dohoda o vystúpení uzavretá so Spojeným kráľovstvom v súlade s článkom 50 ods. 2 Zmluvy o Európskej únii.

Toto nariadenie sa uplatňuje do 31. decembra 2019.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*