



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih za zagotovitev osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga in potnikov po koncu prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Združeno kraljestvo je 1. februarja 2020 izstopilo iz Unije v skladu s členom 50 Pogodbe o Evropski uniji. Sporazum o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo¹ (v nadaljnjem besedilu: sporazum o izstopu) je Unija sklenila s Sklepom Sveta (EU) 2020/135² in je začel veljati 1. februarja 2020. Prehodno obdobje iz člena 126 sporazuma o izstopu, v katerem se za Združeno kraljestvo in v njem še naprej uporablja pravo Unije na podlagi člena 127 navedenega sporazuma, se konča 31. decembra 2020.

Svet je 25. februarja 2020 sprejel Sklep Sveta (EU, Euratom) 2020/266 o pooblastilu za začetek pogajanj o novem sporazumu o partnerstvu z Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska³. Kot sledi iz pogajalskih smernic, pooblastilo zajema med drugim elemente, ki so potrebni za celovito rešitev odnosov z Združenim kraljestvom na področju cestnega prevoza po koncu prehodnega obdobja.

Toda ni jasno, ali bo do konca navedenega obdobja začel veljati sporazum med Unijo in Združenim kraljestvom, ki bo urejal njune prihodnje odnose na tem področju.

Vse pravice in obveznosti, ki izhajajo iz prava Unije v zvezi z dostopom do trga cestnega prevoza, kot je določeno v Uredbi (ES) št. 1072/2009⁴ in Uredbi (ES) št. 1073/2009⁵, bodo odpravljene 31. decembra 2020, ko se konča prehodno obdobje iz sporazuma o izstopu. To bo povzročilo prenehanje veljavnosti licenc Skupnosti, ki jih je Združeno kraljestvo izdalo cestnim prevoznikom v tovornem prometu ter avtobusnim prevoznikom, s čimer bodo imetniki takih licenc izgubili dostop do trga cestnega prevoza blaga in potniškega prometa v Uniji. Podobno bodo cestni prevozniki v tovornem prometu in avtobusni prevozniki iz Evropske unije na podlagi obstoječih licenc Skupnosti prav tako izgubili samodejni dostop do trga cestnega prevoza blaga in potniškega prevoza v Združenem kraljestvu.

Iz tega sledi, da bo v primeru, da ne bo sporazuma med Unijo in Združenim kraljestvom, ki bi uredil to področje, po koncu prehodnega obdobja večstranski sistem kvot Evropske konference ministrov za promet (CEMT) postal edini razpoložljivi pravni okvir, na katerem bi lahko temeljilo nadaljnje opravljanje storitev cestnega prevoza blaga, pod pogojem, da bi bili cestni prevozniki v tovornem prometu imetniki dovolilnic CEMT. Vozilo, opremljeno z dovolilnico CEMT, lahko prevažata blago med vsemi 43 državami, ki sodelujejo v sistemu, med katerimi je 26 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

¹ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

² Sklep Sveta (EU) 2020/135 z dne 30. januarja 2020 o sklenitvi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 1).

³ UL L 58, 27.2.2020, str. 53.

⁴ 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).

⁵ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

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, dovolilnice za leto 2021 pa so na nacionalni ravni že dodelili pristojni organi vsake države članice. 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.

Kot je že poudarjeno v Uredbi (EU) 2019/501 Evropskega parlamenta in Sveta, sprejeti 25. marca 2019⁶, je glede na obseg storitev cestnega prevoza blaga in količino blaga, ki se prevaža po cesti med Združenim kraljestvom in Unijo (približno 51 milijonov ton v letu 2019; približno 29 milijonov ton iz Unije v Združeno kraljestvo in približno 22 milijonov ton iz Združenega kraljestva v Unijo), očitno, da zanašanje izključno na sistem kvot CEMT trenutno ni ustrezna rešitev za zagotovitev osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga takoj po koncu prehodnega obdobja.

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 Unijo bi torej povzročila resne motnje, tudi glede javnega reda.

Kar zadeva potniški prevoz z avtobusom, je v primeru, da ne bo sporazuma med Unijo in Združenim kraljestvom, ki bi to področje uredil, Sporazum o mednarodnih občasnih avtobusnih prevozi potnikov⁷ (v nadaljnjem besedilu: Sporazum Interbus) edini razpoložljivi pravni okvir, ki bi lahko po koncu prehodnega obdobja zagotovil podlago za avtobusne prevoze potnikov med Unijo in Združenim kraljestvom. Združeno kraljestvo je deponiralo listino o pristopu k Sporazumu Interbus 29. oktobra 2020. Zato bo 1. januarja 2021 postalo samostojna pogodbenica. Toda Sporazum Interbus zajema samo občasne prevoze in zato ni primeren za odpravljanje motenj, do katerih bi prišlo zaradi prenehanja uporabe prava Unije za Združeno kraljestvo in v njem, glede na to, da bi veliko število ljudi še naprej želelo potovati med Unijo in Združenim kraljestvom. Pogodbenice so se na podlagi pogajanj dogovorile o Protokolu k Sporazumu Interbus, ki zajema linijske in posebne linijske avtobusne prevoze potnikov, vendar se ne pričakuje, da bo navedeni protokol začel pravočasno veljati, da bi lahko ponudil izvedljivo alternativno rešitev za obdobje takoj po koncu prehodnega obdobja. Zato obstoječi instrumenti, kar zadeva linijske in posebne linijske avtobusne prevoze potnikov, ne zadovoljujejo potreb po takih storitvah med Unijo na eni in Združenim kraljestvom na drugi strani.

Čezmejni avtobusni prevozi med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko so še posebej pomembni za skupnosti, ki živita v obmejnih regijah, da bi se zagotovila osnovna povezljivost med skupnostma, med drugim v okviru skupnega potovalnega območja. Ne obstaja nikakršen instrument, ki bi lahko zadovoljil potrebo, da avtobusni prevozniki, ki opravljajo linijske ali posebne linijske prevoze, pobirajo in odlagajo potnike v regijah na drugi strani meje. Če prevozniki nimajo pravice do opravljanja kabotaže, pa je ekonomska vzdržnost številnih čezmejnih storitev prevoza ogrožena. Zato je primerno, da Unija sprejme

⁶ Uredba (EU) 2019/501 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. marca 2019 o skupnih pravilih za zagotavljanje osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga in potnikov v zvezi z izstopom Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Unije (UL L 85, 27.3.2019, str. 39).

⁷ UL L 321, 26.11.2002, str. 13.

začasne in časovno omejene ukrepe za nepredvidljive razmere, s katerimi bi se ublažili takšni potencialno moteči učinki na povezljivost med Unijo in Združenim kraljestvom.

Zato je cilj tega predloga določiti začasne ukrepe, ki bi urejali cestni prevoz blaga, ter zagotavljanje linijskih in posebnih linijskih prevozov potnikov med Unijo na eni in Združenim kraljestvom na drugi strani po koncu prehodnega obdobja iz člena 126 sporazuma o izstopu (člen 1). Namen teh ukrepov je ohraniti osnovno povezljivost za strogo časovno omejeno obdobje (člen 2).

Gibraltar ni vključen v ozemeljsko področje uporabe te uredbe in sklicevanje na Združeno kraljestvo v tej uredbi ne vključuje Gibraltarja.

Najprej (člen 3) predlagana uredba določa enostransko podelitev pravic za dvostranske prevoze cestnim prevoznikom v tovornem prometu s sedežem v Združenem kraljestvu, da bodo lahko še naprej prevažali blago med svojim ozemljem in Unijo.

Predlagana uredba določa tudi (člen 4) enostransko podelitev pravic za dvostranske avtobusne prevoze potnikov v okviru linijskih in posebnih linijskih prevozov avtobusnim prevoznikom s sedežem v Združenem kraljestvu, da bodo lahko še naprej prevažali potnike med svojim ozemljem in Unijo. Uredba nadalje določa tudi enostransko podelitev pravic za pobiranje in odlaganje potnikov na obmejnem območju Irske v okviru mednarodnih linijskih in posebnih linijskih storitev prevoza potnikov med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko.

Cestnim prevoznikom iz Združenega kraljestva se pravice podelijo, če izpolnjujejo določbe ustreznega prava Unije, ki se uporablja za cestne prevoznike blaga in potnikov (člen 6), in če Združeno kraljestvo cestnim prevoznikom iz Unije podeli enakovredne pravice. Predlagana uredba določa mehanizem (člen 7) za zagotovitev, da so pravice, ki jih imajo cestni prevozniki iz Unije v Združenem kraljestvu, enakovredne pravicam, ki jih imajo cestni prevozniki iz Združenega kraljestva v skladu s predlagano uredbo. V nasprotnem primeru je Komisija pooblaščen, da z delegiranimi akti sprejme potrebne ukrepe za odpravo nepravilnosti, vključno z omejitvijo dovoljene zmogljivosti, ki je na voljo cestnim prevoznikom 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, temveč sta potrebna tudi zaradi precejšnjih razlik med zadevnima trgovina in da bi se izognili pristopu slepega posnemanja, ki bi se na koncu lahko izkazal kot nasproten interesom Unije.

Predlagana uredba, čeprav je njen namen začasno zagotoviti osnovno povezljivost cestnega prevoza blaga in potnikov, določa prožen mehanizem, s katerim se zagotovi, da bodo imeli cestni prevozniki v tovornem prometu in avtobusni prevozniki iz Unije poštene in enake možnosti za konkuriranje cestnim prevoznikom v tovornem prometu in avtobusnim prevoznikom iz Združenega kraljestva. Da bi bili konkurenčni pogoji enaki tudi po koncu prehodnega obdobja, mora Združeno kraljestvo še naprej uporabljati dovolj visoke in primerljive standarde na področju cestnega prevoza blaga in potnikov 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 oziroma usposabljanja in zdravstvenega nadzora za poklicne voznike v primeru izdaje licenc cestnim prevoznikom ali kvalifikacij. Poleg tega je treba zagotoviti, da cestni prevozniki iz Unije ne bodo ne pravno ne dejansko diskriminirani v Združenem kraljestvu. Predlagana uredba tako Komisiji (člen 8) nalaga obveznost spremljanja konkurenčnih pogojev med cestnimi prevozniki iz Unije na eni

in cestnimi prevozniki iz Združenega kraljestva na drugi strani ter jo pooblašča, da z delegiranimi akti sprejme potrebne ukrepe za zagotovitev, da bodo navedeni pogoji ves čas ostali na enaki ravni.

Vzpostavljeni so potrebni postopki, s katerimi lahko države članice in Komisija preverijo, ali imajo cestni prevozniki iz Združenega kraljestva, ki prevažajo blago ali potnike v skladu s to uredbo, licenco ali potrdilo v skladu z ustreznimi standardi, ali je upoštevana vsa ustrezna nacionalna zakonodaja in zakonodaja Unije ter ali dovoljene pravice niso presežene.

Uredba (ES) št. 1072/2009 in Uredba (ES) št. 1073/2009 že zajemata del vožnje med državo članico in tretjo državo na ozemlju katere koli prečkane tranzitne države članice. Zagotoviti je treba, da se ti uredbi uporabljata tudi za del vožnje na ozemlju države članice nakladanja ali razkladanja za tovorni promet in za del vožnje na ozemlju države članice, v kateri potniki vstopajo na avtobus ali iz njega izstopajo (člen 9). Takšna razširitev bo prevoznikom iz Unije zagotovila, da bodo lahko opravljali čezmejne prevoze v Združeno kraljestvo ali iz njega ter dodatne postanke pri svojih avtobusnih prevozih.

Posebna določba opominja države članice, da se z Združenim kraljestvom ne smejo pogajati o kakršnih koli dvostranskih sporazumih o cestnem prevozu ali jih z njim skleniti v zvezi z zadevami, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, in da cestnim prevoznikom iz Združenega kraljestva ne smejo podeliti drugih pravic razen tistih, ki so podeljene v okviru te uredbe (člen 5). Kljub temu bodo ustrezni pristojni organi lahko sodelovali, kolikor je potrebno za dobro izvajanje Uredbe (člen 10), da bi bilo upravljanje storitev cestnega prevoza blaga in avtobusnega prevoza, ki se bodo po 31. decembru 2020 še naprej zagotavljale, čim manj moteno.

Člen 11 določa pravila za izvajanje pooblastila, prenesenega na Komisijo, za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi se zagotovi, da so pravice, ki jih imajo cestni prevozniki iz Unije v Združenem kraljestvu, enakovredne pravicam, ki jih imajo cestni prevozniki iz Združenega kraljestva, in da prevozniki iz Unije v Združenem kraljestvu niso diskriminirani.

Člen 12 določa, da se ta uredba začne uporabljati, ko se konča prehodno obdobje, določeno s sporazumom o izstopu, če takrat ne začne že veljati sporazum, ki ureja področje cestnega prevoza z Združenim kraljestvom, in se preneha uporabljati najpozneje 30. junija 2021. Uredba se bo prenehala uporabljati prej, če pred navedenim datumom začne veljati oziroma se začasno uporablja sporazum, ki ureja področje cestnega prevoza z Združenim kraljestvom. Z izjemo posebnih določb, ki se uporabljajo v obmejni regiji Irske v okviru mednarodnih linijskih in posebnih linijskih prevozov med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko, se Uredba prav tako preneha uporabljati prej v zvezi z določbami, ki se nanašajo na cestni prevoz potnikov, če za Unijo in Združeno kraljestvo začne veljati Protokol k Sporazumu Interbus glede mednarodnih linijskih in posebnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov.

Ta akt je del svežnja ukrepov, ki jih sprejema Komisija.

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

Predlagana uredba naj bi se uporabljala kot *lex specialis* za obravnavo nekaterih posledic dejstva, da se pravila Unije, ki urejajo cestni prevoz blaga in avtobusni prevoz potnikov, zlasti Uredba (ES) št. 1072/2009 in Uredba (ES) št. 1073/2009, ne bodo več uporabljala za cestni prevoz blaga in potnikov med Združenim kraljestvom na eni in Unijo na drugi strani. Predlagani pogoji so omejeni na to, kar je potrebno, da bi se izognili nesorazmernim motnjam.

Uporabljali naj bi se le v omejenem časovnem obdobju. Ta predlog je zato v celoti skladen z obstoječo zakonodajo ter zlasti z Uredbo (ES) št. 1072/2009 in Uredbo (ES) št. 1073/2009.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog dopolnjuje pravila Unije, ki urejajo cestni prevoz blaga, zlasti Uredbo (ES) št. 1072/2009, in pravila Unije, ki urejajo mednarodne avtobusne prevoze, zlasti Uredbo (ES) št. 1073/2009. 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).

- **Subsidiarnost**

V skladu s členom 1(2) Uredbe (ES) št. 1072/2009 in členom 1(2) Uredbe (ES) št. 1073/2009 je Unija pristojna za sklepanje ustreznih sporazumov s tretjimi državami. Če tak sporazum ne bo sklenjen, je namen tega predlaganega akta vzpostaviti osnovno 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 iz Unije. Ne presega tistega, kar je potrebno za doseg tega cilja. To zlasti velja za pogoje, pod katerimi se podelijo ustrezne pravice, ki so med drugim povezani s potrebo po tem, da Združeno kraljestvo podeli 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 Uredbo (ES) št. 1073/2009, in je tako kot navedeni uredbi namenjen zagotavljanju popolnoma usklajenih konkurenčnih pogojev, bi moral imeti obliko uredbe. Ta oblika tudi najboljše ustreza nujnosti razmer/ozadja, saj je do konca prehodnega obdobja na voljo premalo časa (brez sklenitve sporazuma, ki bi zajemal cestni prevoz blaga in potnikov in ki bi se začel uporabljati do navedenega datuma) za prenos določb, ki bi jih vsebovala direktiva.

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

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti 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 pogajanj za sklenitev sporazuma med Unijo in Združenim kraljestvom, ter možne rešitve.

O dejstvu, da se prehodno obdobje, določeno v sporazumu o izstopu, konča 31. decembra 2020, potrebi po pripravah na neizogibne spremembe, ki bodo nastopile 1. januarja 2021, in morebitnih dodatnih ukrepih, ki jih bo treba predvideti za primer, da ne pride do dogovora, je potekala razprava s predstavniki držav članic in različnimi zainteresiranimi stranmi s področja cestnega prevoza v okviru medsektorskih in posebnih sestankov v Bruslju in državah članicah.

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

Več držav članic je zlasti poudarilo potrebo po sprejetju ukrepov za nepredvidljive razmere na ravni EU za zagotovitev osnovne povezljivosti med Unijo na eni in Združenim kraljestvom na drugi strani, če ne bo sklenjen sporazum, ki bo zajemal cestni prevoz blaga in potnikov. Poudarile so, da večstranski sistem kvot CEMT zaradi svojih kvantitativnih in kvalitativnih omejitev ne predstavlja zadostne in ustrezne nadomestne možnosti.

Poudarjeno je bilo tudi, da Sporazum Interbus zajema le občasne prevoze in da ni ustrezne nadomestne možnosti za linijske in posebne linijske prevoze, saj se ne pričakuje, da bo Protokol k Sporazumu Interbus, ki zajema linijske in posebne linijske prevoze potnikov, začel veljati pravočasno za Unijo in Združeno kraljestvo. Poudarjena je bila tudi posebna potreba po čezmejnih avtobusnih prevozech med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko.

Te pripombe so bile ustrezno upošteevane pri pripravi predloga.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zadevne zainteresirane strani so Komisiji predložile več različnih ocen posledic, ki bi jih imel izstop Združenega kraljestva za sektor cestnega prometa.

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 2021 bi verjetno povzročilo znatne motnje in dvostranski pretok blaga in potnikov po cesti morda ne bi bil več v celoti krit. Prevozniki s sedežem v Uniji trenutno izvajajo več kot 80 % cestnega prevoza blaga med Združenim kraljestvom in Unijo. V interesu Unije je, da se zagotovi okvir, ki ne bo neupravičeno omejeval dvostranskega cestnega prevoza blaga.

Zainteresirane strani so tudi vztrajale, da je treba zagotoviti kontinuiteto rednih in posebnih linijskih avtobusnih prevozov med Unijo in Združenim kraljestvom.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka ni potrebna zaradi izjemne narave razmer in omejenih potreb obdobja, v katerem se izvaja sprememba statusa Združenega kraljestva. Na voljo ni nobene druge možnosti politike, ki bi se pravno ali materialno razlikovala od predlagane možnosti.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKÉ 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 zagotovitev osnovne povezljivosti cestnega prevoza blaga in potnikov po koncu prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo

(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 odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporazum o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko (v nadaljnjem besedilu: Združeno kraljestvo) iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (v nadaljnjem besedilu: Sporazum o izstopu)³ je Unija sklenila s Sklepom Sveta (EU) 2020/135⁴ in je začel veljati 1. februarja 2020. Prehodno obdobje iz člena 126 sporazuma o izstopu, v katerem se za Združeno kraljestvo in v njem še naprej uporablja pravo Unije na podlagi člena 127 navedenega sporazuma, se konča 31. decembra 2020. Svet je 25. februarja 2020 sprejel Sklep Sveta (EU, Euratom) 2020/266 o pooblastilu za začetek pogajanj o novem sporazumu o partnerstvu z Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irsko⁵. Kot sledi iz pogajalskih smernic, pooblastilo zajema med drugim elemente, ki so potrebni za celovito rešitev odnosov z Združenim kraljestvom na področju cestnega prevoza po koncu prehodnega obdobja. Toda ni jasno, ali bo do konca navedenega obdobja začel veljati sporazum med Unijo in Združenim kraljestvom, ki bo urejal njune prihodnje odnose na področju cestnega prevoza blaga in potnikov.

¹ UL C , [...], str. .

² UL C , [...], str. .

³ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

⁴ Sklep Sveta (EU) 2020/135 z dne 30. januarja 2020 o sklenitvi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 1).

⁵ UL L 58, 27.2.2020, str. 53.

- (2) Po koncu prehodnega obdobja in ob odsotnosti posebnih določb bi prenehale veljati vse pravice in obveznosti, ki izhajajo iz prava Unije v zvezi z dostopom do trga, kot so bile vzpostavljene z Uredbo (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁶ ter Uredbo (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁷, kar se tiče razmerja med Združenim kraljestvom ter Unijo in njenimi državami članicami.
- (3) V takem primeru bo mednarodni cestni prevoz blaga in potnikov med Unijo in Združenim kraljestvom resno moten.
- (4) Gibraltar ni vključen v ozemeljsko področje uporabe te uredbe in sklicevanje na Združeno kraljestvo v tej uredbi ne vključuje Gibraltarja.
- (5) 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. 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.
- (6) Pričakuje se tudi, da se bodo v okviru storitev cestnega potniškega prevoza pojavile resne motnje, tudi v zvezi z javnim redom. Sporazum o mednarodnih občasnih avtobusnih prevozi potnikov (v nadaljnjem besedilu: Sporazum Interbus) je edini razpoložljivi pravni okvir, ki bi lahko po koncu prehodnega obdobja zagotovil podlago za avtobusne prevoze potnikov med Unijo in Združenim kraljestvom. Združeno kraljestvo bo 1. januarja 2021 postalo samostojna pogodbenica Sporazuma Interbus. Vendar pa Sporazum Interbus zajema samo občasne prevoze in zato ni primeren za odpravljanje motenj, povezanih z mednarodnimi avtobusnimi prevozi med Združenim kraljestvom in Unijo, ki bodo nastale po koncu prehodnega obdobja. S pogajanjem je bil dosežen dogovor o Protokolu k Sporazumu Interbus, ki zajema linijske in posebne linijske prevoze potnikov, Združeno kraljestvo pa naj bi ga čim prej ratificiralo. Vendar pa ne gre pričakovati, da bo navedeni protokol začel pravočasno veljati, da bi lahko ponudil izvedljivo alternativo rešitev za obdobje takoj po koncu prehodnega obdobja. Zato trenutno obstoječi instrumenti ne zadovoljujejo potreb po linijskih in posebnih linijskih avtobusnih prevozi potnikov med Unijo in Združenim kraljestvom.
- (7) Da bi se izognili posledično resnim motnjam, tudi glede javnega reda, je zato treba določiti začasen sklop ukrepov, s katerimi bi se cestnim prevoznikom v tovornem prometu in avtobusnim prevoznikom, ki imajo licenco v Združenem kraljestvu za cestni prevoz blaga in potnikov med Združenim kraljestvom in Unijo ali z ozemlja Združenega kraljestva na ozemlje Združenega kraljestva ob prečkanju ene ali več držav članic. Da bi zagotovili ustrezno ravnovesje med Združenim kraljestvom in Unijo, bi morale biti tako dodeljene pravice pogojene z dodeljevanjem enakovrednih pravic in bi zanje morali veljati določeni pogoji, ki zagotavljajo pošteno konkurenco.
- (8) Čezmejni avtobusni prevozi med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko so še posebej pomembni za skupnosti, ki živita v obmejnih regijah, da bi se zagotovila osnovna povezljivost med skupnostma, med drugim v okviru skupnega potovalnega območja. Zato bi morali avtobusni prevozniki iz Združenega kraljestva še naprej imeti dovoljenje za pobiranje in odlaganje potnikov v obmejnih regijah Irske v

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 (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

⁷ Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

okviru mednarodnih avtobusnih prevozov potnikov med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko.

- (9) Da se odrazi njihov začasni značaj in pri tem ne ustvari precedens, bi bilo treba sklop ukrepov iz te uredbe omejiti na kratko obdobje. Glede dejavnosti cestnega prevoza v tovornem prometu se ukrepi časovno omejijo, da bi se omogočile potrebne ureditve za osnovno povezljivost v sistemu CEMT, brez poseganja v začetek veljavnosti prihodnjega sporazuma o cestnem prevozu blaga med Unijo in Združenim kraljestvom, ter v prihodnja pravila Unije o prevozu. Glede avtobusnega prevoza potnikov se določi časovna omejitev, da se omogoči uveljavitev protokola k Sporazumu Interbus o linijskih in posebnih linijskih prevozih ter njegova uporaba za Združeno kraljestvo, bodisi z ratifikacijo protokola s strani Združenega kraljestva ali pristopom Združenega kraljestva k navedenemu protokolu, brez poseganja v morebitni prihodnji sporazum o tej zadevi med Unijo in Združenim kraljestvom.
- (10) V skladu z načelom sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (11) Zaradi nujnosti, ki jo narekuje konec zgoraj navedenega prehodnega obdobja, je primerno določiti izjemo od roka osmih tednov iz člena 4 Protokola št. 1 o vlogi nacionalnih parlamentov v Evropski uniji, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji, Pogodbi o delovanju Evropske unije in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo.
- (12) Ta uredba bi morala začeti veljati čim prej in se uporabljati od dne, ki sledi koncu prehodnega obdobja, določenega s sporazumom o izstopu, razen če do navedenega datuma začne veljati sporazum, sklenjen z Združenim kraljestvom, ki ureja cestni promet. Ta uredba bi se morala prenehati uporabljati z dnem začetka veljavnosti ali začasne uporabe mednarodnega sporazuma o cestnem prevozu za obe pogodbenici. Z izjemo posebnih določb, ki se uporabljajo v obmejni regiji Irske v okviru mednarodnih linijskih in posebnih linijskih prevozov med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko, bi se morala pravica do opravljanja rednih in posebnih linijskih avtobusnih prevozov prenehati uporabljati na dan začetka veljavnosti za Unijo in Združeno kraljestvo Protokola k Sporazumu Interbus o mednarodnih linijskih in posebnih linijskih avtobusnih prevozih potnikov. Ta uredba bi se morala v vsakem primeru prenehati uporabljati 30. junija 2021.
- (13) Kadar je to potrebno za obravnavo potreb trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 PDEU, da bi se ponovno vzpostavila enakovrednost pravic, ki jih je Unija podelila cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva in avtobusnim prevoznikom iz Združenega kraljestva, s pravicami, ki jih je Združeno kraljestvo podelilo cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije in avtobusnim prevoznikom iz Unije, tudi ko so se pravice, ki jih je podelilo Združeno kraljestvo, podelile na podlagi države članice izvora ali iz kakšnega drugega razloga niso v enaki meri na voljo vsem prevoznikom Unije, in da bi se odpravili primeri nepoštenih konkurenca v škodo cestnih prevoznikov v tovornem prometu iz Unije in avtobusnih prevoznikov iz Unije.
- (14) Delegirani akti bi morali biti skladni z načelom sorazmernosti, zato bi morali biti njihovi pogoji sorazmerni s težavami, ki se pojavljajo zaradi nepodelitve enakovrednih pravic ali zaradi nepoštenih konkurenčnih pogojev. Prekinitev uporabe te uredbe bi morala Komisija predvideti le v najhujših primerih, v katerih Združeno kraljestvo ne zagotavlja enakovrednih pravic vsem cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije ali avtobusnim prevoznikom iz Unije, ko so dodeljene pravice minimalne ali ko

se konkurenčni pogoji za cestne prevoznike v tovornem prometu iz Združenega kraljestva ali avtobusne prevoznike iz Združenega kraljestva toliko razlikujejo od pogojev za prevoznike iz Unije, da ponujanje teh storitev za prevoznike iz Unije ekonomsko ni vzdržno.

- (15) Zlasti je pomembno, da se Komisija pri sprejemanju delegiranih aktov pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁸. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente istočasno kot strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se lahko sistematično 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.
- (16) Da bi zagotovili, da so pravice, ki jih Združeno kraljestvo podeli cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Unije in avtobusnim prevoznikom iz Unije, ki so enakovredne tistim, ki jih ta uredba zagotavlja cestnim prevoznikom v tovornem prometu iz Združenega kraljestva in avtobusnim prevoznikom iz Združenega kraljestva, na voljo vsem prevoznikom iz Unije v enaki meri, bi bilo treba področje uporabe uredb (ES) št. 1072/2009 in (ES) št. 1073/2009 začasno razširiti. Navedeni uredbi že zajemata del vožnje med državo članico in tretjo državo na ozemlju katere koli prečkane tranzitne države članice. Vendar je treba v tem primeru zagotoviti, da se Uredba (ES) št. 1072/2009 uporablja tudi za del vožnje na ozemlju države članice nakladanja ali razkladanja in da se Uredba (ES) št. 1073/2009 uporablja za del vožnje na ozemlju države članice, kjer potniki vstopajo ali izstopajo. Namen take razširitve je zagotoviti, da prevozniki iz Unije lahko izvajajo navzkrižne trgovinske operacije v Združeno kraljestvo ali iz njega ter opravljajo dodatne postanke pri njihovem izvajanju prevoza potnikov –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Področje uporabe

Ta uredba določa začasne ukrepe za urejanje cestnega prevoza blaga ter zagotavljanje linijskih in posebnih linijskih storitev avtobusnega prevoza potnikov med Unijo in Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska (v nadaljnjem besedilu: Združeno kraljestvo) po koncu prehodnega obdobja iz člena 126 sporazuma o izstopu.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „vozilo“ pomeni,
- (a) pri prevozu blaga, 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, lahko je last podjetja oziroma ga je podjetje kupilo z odloženim plačilom ali najelo, vendar

⁸ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

pod pogojem, da v primeru najema izpolnjuje pogoje, določene v Direktivi 2006/1/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁹;

- (b) pri prevozu potnikov pa pomeni avtobus;
- (2) „dovoljeni prevoz blaga“ pomeni:
- (a) vožnjo, ki se opravlja s polnim vozilom z ozemlja Unije na ozemlje Združenega kraljestva ali obratno, s tranzitom ali brez tranzita skozi eno državo članico ali tretjo državo oziroma več držav članic ali tretjih držav;
 - (b) vožnjo, ki se opravlja s polnim vozilom z ozemlja Združenega kraljestva na ozemlje Združenega kraljestva, s tranzitom prek ozemlja Unije;
 - (c) prazno vožnjo v povezavi s prevozom iz točk (a) in (b);
- (3) „dovoljeni avtobusni prevoz potnikov“ pomeni:
- (a) vožnjo avtobusa za prevoz potnikov z ozemlja Unije na ozemlje Združenega kraljestva ali obratno, s tranzitom ali brez tranzita skozi eno državo članico ali tretjo državo oziroma več držav članic ali tretjih držav;
 - (b) vožnjo avtobusa za prevoz potnikov z ozemlja Združenega kraljestva na ozemlje Združenega kraljestva, s tranzitom prek ozemlja Unije;
 - (c) vožnjo brez potnikov v povezavi s prevozom iz točk (a) in (b);
 - (d) vstopanje in izstopanje potnikov v obmejni regiji Irske v okviru mednarodnih linijskih in posebnih linijskih storitev med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko;
- (4) „obmejno območje Irske“ pomeni grofije Irske, ki mejijo na kopensko mejo med Irsko in Združenim kraljestvom v zvezi s Severno Irsko;
- (5) „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;
- (6) „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, izdano za opravljanje mednarodnih prevozov v zvezi z dovoljenim prevozom blaga;
- (7) „licenca Združenega kraljestva“, ko je izdana cestnemu prevozniku v tovornem prometu iz Združenega kraljestva, pomeni licenco, ki jo izda Združeno kraljestvo za opravljanje mednarodnih prevozov v zvezi z dovoljenim prevozom blaga, ter ko je izdana avtobusnemu prevozniku iz Združenega kraljestva, pomeni licenco, ki jo izda Združeno kraljestvo za opravljanje mednarodnih prevozov v zvezi z dovoljenim avtobusnim prevozom potnikov;
- (8) „avtobus“ pomeni vozilo, registrirano v Združenem kraljestvu, ki po svoji konstrukciji in opremljenosti ustreza in je namenjeno prevozu več kot devetih potnikov, vključno z voznikom;
- (9) „linijski prevozi“ pomeni prevozne storitve, s katerimi se zagotovi prevoz potnikov v določenih časovnih presledkih na določenih linijah, potniki pa vstopajo in izstopajo na vnaprej določenih postajah;

⁹ 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).

- (10) „posebni linijski prevozi“ pomeni linijske prevozne storitve, s katerimi se zagotovi prevoz določene kategorije potnikov, prevoz drugih potnikov pa ne, ne glede na to, kdo jih organizira;
- (11) „avtobusni prevoznik iz Unije“ pomeni podjetje, ki opravlja avtobusni prevoz potnikov in ima veljavno licenco Skupnosti v skladu s členom 4 Uredbe (ES) št. 1073/2009;
- (12) „avtobusni prevoznik iz Združenega kraljestva“ pomeni podjetje s sedežem v Združenem kraljestvu, ki ima dovoljenje za avtobusni prevoz potnikov in veljavno licenco za opravljanje mednarodnih prevozov v zvezi z dovoljenim avtobusnim prevozom potnikov;
- (13) „prevoznik“ pomeni bodisi cestnega prevoznika v tovornem prometu bodisi avtobusnega prevoznika;
- (14) „konkurenčno pravo“ pomeni katero koli pravo, ki obravnava naslednje ravnanje, kadar bi lahko vplivalo na storitve cestnega prevoza blaga ali avtobusnega prevoza potnikov:
- (a) ravnanje, ki ga sestavljajo:
 - (i) sporazumi med cestnimi prevozniki v tovornem prometu ali avtobusnimi prevozniki, odločitve združenj cestnih prevoznikov v tovornem prometu ali avtobusnih prevoznikov 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 ali avtobusnih prevoznikov;
 - (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);
 - (b) koncentracije cestnih prevoznikov v tovornem prometu oziroma avtobusnih prevoznikov, ki resno ovirajo učinkovito konkurenco, zlasti zaradi nastanka ali krepitve prevladujočega položaja;
- (15) „subvencija“ pomeni kakršen koli finančni prispevek, ki ga vlada ali kateri koli drug javni organ na kateri koli ravni podeli prevozniku ter ki prinaša ugodnost in vključuje:
- (a) neposredni prenos sredstev, kot so nepovratna sredstva, posojila ali infuzije lastniškega kapitala, potencialni neposredni prenos sredstev in prevzem obveznosti, kot so garancije za posojila, kapitalske injekcije, lastništvo, zaščita pred stečajem ali zavarovanje;
 - (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;
 - (d) plačila v mehanizmu financiranja ali pooblastitev zasebnega organa oziroma navodilo takemu organu, da 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;

- (16) „neodvisni organ za konkurenco“ pomeni organ, ki je pristojen za uporabo in izvrševanje konkurenčnega prava ter nadzor nad subvencijami in izpolnjuje naslednje pogoje:
- (a) organ je operativno neodvisen in je ustrezno opremljen s sredstvi, ki jih potrebuje 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 ter deluje nepristransko;
 - (c) odločitve organa so predmet sodnega nadzora;
- (17) „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 avtobusnih prevozov, ali v zvezi z njihovo obravnavo s strani javnih organov, ki so pristojni za take storitve;
- (18) „ozemlje Unije“ pomeni ozemlje držav članic, na katerem se uporabljata PEU in PDEU, v skladu s pogoji iz navedenih pogodb.

Člen 3

Pravica do opravljanja dovoljenega prevoza blaga

1. Cestni prevozniki v tovornem prometu iz Združenega kraljestva lahko pod pogoji, določenimi v tej uredbi, opravljajo dovoljeni prevoz blaga.
2. Fizične ali pravne osebe s sedežem v Združenem kraljestvu lahko opravljajo naslednji dovoljeni prevoz blaga brez licence:
 - (a) prevoz pošte kot univerzalno storitev;
 - (b) prevoz vozil, ki so bila poškodovana ali so se pokvarila;
 - (c) prevoz blaga z motornimi vozili, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso 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 premikanje 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, določene v Direktivi 2006/1/ES, ter

- (v) tak prevoz je samo pomožna dejavnost v okviru celotne dejavnosti podjetja.

Člen 4

Pravica do opravljanja linijskih in posebnih linijskih avtobusnih prevozov

1. Avtobusni prevozniki iz Združenega kraljestva lahko pod pogoji, določenimi v tej uredbi, opravljajo dovoljeni avtobusni prevoz potnikov z linijskimi in posebnimi linijskimi prevozi.
2. Avtobusni prevozniki iz Združenega kraljestva imajo dovoljenje, izdano v skladu s členi 6 do 11 Uredbe (ES) št. 1073/2009 pred datumom začetka uporabe te uredbe, za opravljanje dovoljenih linijskih in posebnih linijskih avtobusnih prevozov za najem in plačilo.
3. Dovoljenja, ki ostanejo veljavna v skladu z odstavkom 2 tega člena, se lahko še naprej uporabljajo za namene, določene v odstavku 1 tega člena, če so bila podaljšana pod enakimi pogoji ali spremenjena glede postajališč, prevoznin ali voznih redov ter če zanje veljajo pravila in postopki iz členov 6 do 11 Uredbe (ES) št. 1073/2009 za obdobje veljavnosti, ki ne traja dlje kot do 30. junija 2021.
4. Dovoljeni avtobusni prevoz potnikov, ki ga opravljajo fizične ali pravne osebe s sedežem v Združenem kraljestvu za nekomercialne in neprofitne namene, se lahko opravlja brez licence, če:
 - (a) je prevozna dejavnost samo pomožna dejavnost navedene fizične ali pravne osebe ter
 - (b) so uporabljena vozila last navedene fizične ali pravne osebe ali jih je navedena oseba pridobila z odloženim plačilom ali je bila zanje sklenjena dolgoročna zakupna pogodba in jih vozi član osebja fizične ali pravne osebe, sama fizična oseba ali pa osebe, ki so zaposlene v podjetju ali so mu na voljo v okviru pogodbene obveznosti.Navedeni prevozi so izvzeti iz katerega koli sistema dovoljenj v Uniji, pod pogojem, da ima oseba, ki opravlja to dejavnost, nacionalno dovoljenje, izdano pred dnevom začetka uporabe, kot je določen v prvem pododstavku člena 12(2) te uredbe, v skladu s členom 3(2) Uredbe (ES) št. 1073/2009.
5. Menjava vozila ali prekinitve prevoza, da se lahko del vožnje opravi z drugim prevoznim sredstvom, ne vpliva na uporabo te uredbe.

Člen 5

Dvostranski sporazumi ali dogovori

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 dogovore cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali avtobusnim prevoznikom iz Združenega kraljestva ne podelijo drugih pravic, razen tistih, ki so podeljene v tej uredbi.

Člen 6
Socialna in tehnična pravila

Med dovoljenim prevozom blaga ali avtobusnim prevozom potnikov 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 Sveta¹⁰;
- (b) kar zadeva določeno socialno zakonodajo v zvezi s cestnim prometom, zahteve iz Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹;
- (c) kar zadeva tahografe v cestnem promet, zahteve, določene v Uredbi (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta¹²;
- (d) kar zadeva temeljne kvalifikacije in redno usposabljanje voznikov, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹³;
- (e) kar zadeva največje dovoljene mere in težo določenih cestnih vozil, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES¹⁴;
- (f) 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/EGS¹⁵;
- (g) 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/EGS¹⁶;
- (h) kar zadeva napotitev delavcev, zahteve, ki jih določijo države članice v skladu z Direktivo 96/71/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷;
- (i) kar zadeva pravice potnikov, zahteve, določene v Uredbi (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁸.

¹⁰ Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem promet (UL L 80, 23.3.2002, str. 35).

¹¹ 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).

¹² Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem promet, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem promet 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).

¹³ Direktiva 2003/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2003 o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov, o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 in Direktive Sveta št. 91/439/EGS ter o razveljavitvi Direktive Sveta 76/914/EGS (UL L 226, 10.9.2003, str. 4).

¹⁴ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem promet in največjih dovoljenih tež v mednarodnem promet (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

¹⁵ 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).

¹⁶ Direktiva Sveta 91/671/EGS 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).

¹⁷ 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).

Člen 7
Enakovrednost pravic

1. Komisija spremlja pravice, ki jih Združeno kraljestvo podeli cestnim prevoznikom v tovornem prometu in avtobusnim prevoznikom iz Unije, in pogoje za njihovo uveljavljanje.
2. Če Komisija ugotovi, da pravice, ki jih je Združeno kraljestvo podelilo cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali avtobusnim prevoznikom iz Unije, pravno ali dejansko niso enakovredne pravicam, podeljenim prevoznikom iz Združenega kraljestva na podlagi te uredbe, ali da navedene pravice niso enako na voljo vsem cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali avtobusnim prevoznikom iz Unije, za ponovno vzpostavitev enakovrednosti brez odlašanja sprejme delegirane akte v skladu s členom 11, s katerimi:
 - (a) začasno prekine uporabo člena 3(1) in (2) ali člena 4(1) do (4), če se izvajalcem iz Unije ne podelijo enakovredne pravice ali če so podeljene pravice minimalne;
 - (b) določi mejne vrednosti za dovoljeno zmogljivost, ki je na voljo cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali avtobusnim prevoznikom iz Združenega kraljestva, ali za število potovanj ali oboje ali
 - (c) sprejme operativne omejitve, povezane z vrsto vozil ali s pogoji za udeležbo v prometu.

Člen 8
Poštena konkurenca

1. Komisija spremlja pogoje, pod katerimi prevozniki iz Unije konkurirajo prevoznikom iz Združenega kraljestva pri opravljanju storitev cestnega prevoza blaga in avtobusnih prevozov, ki jih zajema ta uredba.
2. Če Komisija ugotovi, da so pogoji iz odstavka 1 tega člena zaradi katerih koli razmer iz odstavka 3 tega člena znatno manj ugodni od tistih, ki jih uživajo prevozniki iz Združenega kraljestva, zaradi izboljšanja razmer brez odlašanja sprejme delegirane akte v skladu s členom 11, s katerimi:
 - (a) začasno prekine uporabo člena 3(1) in (2) ali člena 4(1) do (4), če se konkurenčni pogoji za cestne prevoznike v tovornem prometu ali avtobusne prevoznike iz Združenega kraljestva tako razlikujejo od pogojev, ki se uporabljajo za prevoznike iz Unije, da ti storitev ne morejo opravljati na ekonomsko vzdržan način;
 - (b) določi mejne vrednosti za dovoljeno zmogljivost, ki je na voljo cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali avtobusnim prevoznikom iz Združenega kraljestva, ali za število potovanj ali oboje ali
 - (c) sprejme operativne omejitve, povezane z vrsto vozil ali s pogoji za udeležbo v prometu.
3. Delegirani akti iz odstavka 2 se pod pogoji, navedenimi v tem odstavku, sprejmejo za odpravo naslednjih razmer:

¹⁸ Uredba (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL L 55, 28.2.2011, str. 1).

- (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 kraljestvo uporablja standarde na področju varstva delavcev, varnosti, zaščite ali okolja, 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 standarde v zvezi z izdajanjem licenc cestnim prevoznikom v tovornem prometu ali avtobusnim prevoznikom, ki so nižji od standardov, določenih v Uredbi (ES) št. 1071/2009;
 - (f) Združeno kraljestvo uporablja standarde v zvezi s kvalifikacijami in usposabljanjem poklicnih voznikov, ki so nižji od standardov, določenih v Direktivi 2003/59/ES;
 - (g) Združeno kraljestvo uporablja pravila za zaračunavanje cestnin in obdavčitev, ki odstopajo od pravil, določenih v Direktivi 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹ ter
 - (h) kakršna koli oblika diskriminacije prevoznikov iz Unije.
4. Za namene odstavka 1 lahko Komisija zahteva informacije od pristojnih organov Združenega kraljestva ali prevoznikov iz Združenega kraljestva. Če ti 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 9

Razširitev uporabe uredb (ES) št. 1072/2009 in (ES) št. 1073/2009

1. Za namene prevoza blaga med ozemljem Unije in ozemljem Združenega kraljestva, ki ga opravlja cestni prevoznik v tovornem prometu iz Unije, ki uveljavlja pravice, ki jih je podelilo Združeno kraljestvo, kot je navedeno v členu 7 te uredbe, ki so enakovredne pravicam, podeljenim s to uredbo, se za del vožnje na ozemlju države članice nakladanja ali razkladanja uporablja Uredba (ES) št. 1072/2009.
2. Za namene prevoza potnikov med ozemljem Unije in ozemljem Združenega kraljestva, ki ga opravlja avtobusni prevoznik iz Unije, ki uveljavlja pravice, ki jih je podelilo Združeno kraljestvo, kot je navedeno v členu 7 te uredbe, ki so enakovredne pravicam, podeljenim s to uredbo, se za del vožnje na ozemlju države članice, kjer potniki vstopajo ali izstopajo, uporablja Uredba (ES) št. 1073/2009.

Člen 10

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.

¹⁹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

2. Države članice Komisiji na zahtevo brez nepotrebnega odlašanja zagotovijo vse informacije, ki so jih pridobile v skladu z odstavkom 1 tega člena, ali katere koli druge informacije, ki so pomembne za izvajanje členov 7 in 8.

Člen 11

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 7(2) in člena 8(2) se prenese na Komisijo za obdobje do 30. junija 2021.
2. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta v skladu s členom 7(2) ali členom 8(2) posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
3. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

Člen 12

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Ta uredba se začne uporabljati dan po tem, ko se pravo Unije preneha uporabljati za Združeno kraljestvo in v njem v skladu s členoma 126 in 127 sporazuma o izstopu.
Vendar se ne uporablja, če do navedenega datuma začne veljati mednarodni sporazum o cestnem prevozu, sklenjen med Unijo in Združenim kraljestvom.
3. Ta uredba se preneha uporabljati na dan začetka veljavnosti oziroma začasne uporabe mednarodnega sporazuma o cestnem prevozu, sklenjenega med Unijo in Združenim kraljestvom.
Z izjemo avtobusnih prevozov potnikov iz člena 2(3)(d) se določbe te uredbe, ki se uporabljajo za avtobusni prevoz potnikov, prenehajo uporabljati na dan začetka veljavnosti Protokola k Sporazumu Interbus glede mednarodnih linijskih in posebnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov za Unijo in Združeno kraljestvo.
4. Ta uredba se v vsakem primeru preneha uporabljati najpozneje 30. junija 2021.

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik