



**EVROPSKÁ UNIE**

**EVROPSKÝ PARLAMENT**

**RADA**

**Brusel 23. prosince 2020  
(OR. en)**

**2020/0362 (COD)  
LEX 2048**

**PE-CONS 65/1/20  
REV 1**

**UK 122  
PREP-BXT 61  
TRANS 598  
CODEC 1328**

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY O SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH  
ZAJIŠŤUJÍCÍCH ZÁKLADNÍ PROPOJENÍ V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ A OSOBNÍ DOPRAVĚ  
PO SKONČENÍ PŘECHODNÉHO OBDOBÍ STANOVENÉHO V DOHODĚ O VYSTOUPENÍ  
SPOJENÉHO KRÁLOVSTVÍ VELKÉ BRITÁNIE A SEVERNÍHO IRSKA Z EVROPSKÉ UNIE  
A EVROPSKÉHO SPOLEČENSTVÍ PRO ATOMOVOU ENERGII**

**NAŘÍZENÍ**  
**EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/....**

**ze dne 23. prosince 2020**

**o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní a osobní dopravě  
po skončení přechodného období stanoveného v dohodě o vystoupení Spojeného království  
Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou  
energii**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

po konzultaci s Evropským hospodářským a sociálním výborem,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 18. prosince 2020 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 22. prosince 2020.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii<sup>1</sup> (dále jen „dohoda o vystoupení“) byla uzavřena Unií rozhodnutím Rady (EU) 2020/135<sup>2</sup> a vstoupila v platnost dnem 1. února 2020. Přejídné období uvedené v článku 126 dohody o vystoupení, během něhož se na Spojené království Velké Británie a Severního Irska (dále jen „Spojené království“) a ve Spojeném království nadále uplatňuje právo Unie v souladu s článkem 127 dohody o vystoupení, končí dnem 31. prosince 2020. Dne 25. února 2020 přijala Rada rozhodnutí (EU, Euratom) 2020/266<sup>3</sup> o zmocnění k zahájení jednání se Spojeným královstvím o nové dohodě o partnerství. Jak vyplývá ze směrnic pro jednání, zmocnění zahrnuje mimo jiné prvky nezbytné pro komplexní řešení vztahů se Spojeným královstvím v oblasti silniční dopravy po skončení přechodného období. Není však jisté, zda dohoda mezi Unií a Spojeným královstvím upravující jejich budoucí vztahy v oblasti silniční přepravy zboží a cestujících vstoupí v platnost do konce tohoto období.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7.

<sup>2</sup> Rozhodnutí Rady (EU) 2020/135 ze dne 30. ledna 2020 o uzavření Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 1).

<sup>3</sup> Rozhodnutí Rady (EU, Euratom) 2020/266 ze dne 25. února 2020 o zmocnění k zahájení jednání se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska o nové dohodě o partnerství (Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 53).

- (2) Co se týče vztahu mezi Spojeným královstvím a Unií a jejími členskými státy, skončí na konci přechodného období při neexistenci zvláštního ustanovení veškerá práva a povinnosti vyplývající z práva Unie týkajícího se přístupu na trh, stanovené nařízením (ES) č. 1072/2009<sup>1</sup> a (ES) č. 1073/2009<sup>2</sup>,
- (3) V takové situaci by byla vážně narušena mezinárodní silniční přeprava zboží a cestujících mezi Unií a Spojeným královstvím.
- (4) Územní působnost tohoto nařízení a jakýkoli odkaz na Spojené království v tomto nařízení nezahrnují Gibraltar.
- (5) Mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT) je jediný další dostupný právní rámec, který by mohl poskytnout základ pro silniční nákladní přepravu mezi Unií a Spojeným královstvím. Vzhledem k omezenému počtu povolení, jež jsou v současné době v systému ECMT k dispozici, a jeho omezené působnosti, pokud jde o zahrnuté typy přepravních operací, však tento systém v současné době nepostačuje k tomu, aby plně řešil potřeby silniční nákladní dopravy mezi Unií a Spojeným královstvím.

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (6) Očekává se rovněž, že dojde k závažným komplikacím v osobní silniční dopravě, a to i pokud jde o veřejný pořádek. Po skončení přechodného období je dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokary a autobusy<sup>1</sup> (dále jen „dohoda Interbus“) jediným dostupným právním rámcem, který by mohl poskytnout základ pro přepravu cestujících autobusy a autokary mezi Unií a Spojeným královstvím po skončení přechodného období. Spojené království se stane samostatnou smluvní stranou dohody Interbus dne 1. ledna 2021. Dohoda Interbus se však vztahuje pouze na příležitostné služby, a proto nepostačuje k řešení komplikací týkajících se mezinárodní autokarové a autobusové dopravy mezi Spojeným královstvím a Unií plynoucích ze skončení přechodného období. Byl sjednán protokol k dohodě Interbus týkající se mezinárodní linkové a zvláštní linkové přepravy cestujících autokary a autobusy a očekává se, že jej Spojené království co nejdříve ratifikuje. Očekává se však, že tento protokol nevstoupí v platnost včas, aby poskytl funkční alternativní řešení v období bezprostředně po skončení přechodného období. Dostupné nástroje proto neuspokojují potřeby linkové a zvláštní linkové přepravy cestujících autobusy a autokary mezi Unií a Spojeným královstvím.
- (7) Aby se zabránilo následným vážným komplikacím, a to i pokud jde o veřejný pořádek, je proto nezbytné stanovit dočasný soubor opatření, která podnikatelům v silniční nákladní dopravě a v autokarové a autobusové dopravě s licenci ze Spojeného království umožní přepravovat zboží a cestující po silnici mezi Spojeným královstvím a Unií nebo z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes jeden nebo více členských států. Aby byla zajištěna řádná rovnováha mezi Spojeným královstvím a Unií, měla by být takto udělená práva podmíněna poskytnutím rovnocenných práv a měla by podléhat určitým podmínkám zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 321, 26.11.2002, s. 13.

- (8) Právo provozovat dopravu na území členského státu a mezi členskými státy je zásadním výdobytkem vnitřního trhu a po skončení přechodného období a při neexistenci jakéhokoli zvláštního ustanovení, které by s ním bylo v rozporu, by již nemělo být k dispozici podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království. Bezprostředně po přechodném období a při neexistenci budoucí dohody upravující silniční nákladní dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím však pravděpodobně dojde k narušení dopravních toků a z toho vyplývající ohrožení veřejného pořádku, zejména na hraničních přechodech, kterých není mnoho a na nichž mají být prováděny dodatečné kontroly vozidel a jejich nákladu. Ke zvýšenému přetížení na hraničních přechodech se Spojeným královstvím došlo již před koncem přechodného období. Krize spojená s pandemií COVID-19 měla rovněž negativní dopad na silniční dopravu, přičemž se zvýšil počet prázdných nákladů, což by se mohlo zhoršit, pokud by neexistovala flexibilita umožňující podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království provádět operace v rámci Unie po přísně omezenou dobu, a to i ve velmi omezené míře. Tato narušení by mohla vést k situacím s negativním dopadem na kritické dodavatelské řetězce, které jsou považovány za nezbytné pro zvládnutí probíhající pandemie COVID-19. Aby se snížil rozsah těchto narušení, mělo by být podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království dočasně povoleno provádět na území Unie omezený počet dodatečných operací v souvislosti s operacemi mezi Spojeným královstvím a Unií. Jejich vozidla by se poté nemusela okamžitě vracet do Spojeného království a bylo by méně pravděpodobné, že by byla při návratu do Spojeného království prázdná, což by snížilo celkový počet vozidel, a tím i tlak na hraničních přechodech. Právo provádět tyto dodatečné operace by mělo být přiměřené, nemělo by poskytovat stejnou úroveň práv, jakou mají podnikatelé v silniční nákladní dopravě z Unie podle pravidel vnitřního trhu, a mělo by být postupně rušeno.

- (9) Přeshraniční autokarová a autobusová doprava mezi Irskem a Severním Irskem je zvláště důležitá pro komunity žijící v příhraničních regionech v zájmu zajištění základního propojení mezi komunitami, mimo jiné v rámci společného prostoru cestování. Proto by měl být v příhraničních regionech Irska i nadále povolen nástup a výstup cestujících v rámci mezinárodní osobní dopravy autokary a autobusy mezi Irskem a Severním Irskem provozované podnikateli v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království.
- (10) S cílem zohlednit dočasnou povahu souboru opatření stanoveného tímto nařízením, aniž by se však vytvářel precedens, měl by platit po krátké časové období. Pokud jde o silniční nákladní přepravu, uvedené krátké časové období je navrženo s cílem umožnit případné úpravy pro zajištění základního propojení v systému ECMT a není jím dotčen vstup v platnost budoucí dohody mezi Unií a Spojeným královstvím upravující silniční nákladní přepravu i budoucích pravidel Unie týkajících se dopravy. Pokud jde o osobní autobusovou a autokarovou dopravu, uvedené krátké časové období je navrženo s cílem umožnit, aby protokol k dohodě Interbus týkající se mezinárodní linkové a zvláštní linkové přepravy cestujících autokary a autobusy vstoupil v platnost a vztahoval se na Spojené království, a to buď ratifikací uvedeného protokolu Spojeným královstvím nebo přistoupením Spojeného království k němu, a není jím dotčena případná budoucí dohoda v dané věci mezi Unií a Spojeným královstvím.

- (11) Jelikož cíle tohoto rozhodnutí, totiž stanovit prozatímní opatření upravující silniční nákladní a osobní dopravu mezi Unií a Spojeným královstvím v případě neexistence dohody upravující jejich budoucí vztahy v oblasti silniční dopravy po skončení přechodného období, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii (dále jen „Smlouva o EU“). V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto rozhodnutí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (12) Vzhledem k naléhavosti dané koncem přechodného období bylo shledáno vhodným stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Evropské unii, připojeného ke Smlouvě o EU, Smlouvě o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.

- (13) Toto nařízení by mělo vstoupit v platnost co nejdříve a mělo by se použít ode dne následujícího po skončení přechodného období stanoveného dohodou o vystoupení, nevstoupí-li do uvedeného data v platnost nebo nebude-li popřípadě prozatímně prováděna dohoda upravující silniční dopravu uzavřená se Spojeným královstvím. Toto nařízení by se mělo použít do dne předcházejícího vstupu v platnost nebo prozatímnímu provádění mezinárodní dohody upravující silniční dopravu pro obě strany. S výjimkou zvláštních ustanovení platných v příhraničním regionu Irska v rámci mezinárodní linkové a zvláštní linkové dopravy mezi Irskem a Severním Irskem by se právo provozovat linkovou a zvláštní linkovou přepravu cestujících autokary a autobusy mělo přestat uplatňovat ke dni vstupu protokolu k dohodě Interbus týkajícího se mezinárodní linkové a zvláštní linkové přepravy cestujících autokary a autobusy v platnost pro Unii a Spojené království. Toto nařízení by v každém případě mělo pozbyt použitelnosti dnem 30. června 2021.
- (14) Je-li to nezbytné k řešení potřeb trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o obnovu rovnocennosti práv udělených Unií podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, jakož i podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království s právy udělenými ze strany Spojeného království podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie, včetně případů, kdy jsou práva udělována Spojeným královstvím udělena na základě členského státu původu, nebo jich jinak nemohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé z Unie, a pokud jde o nápravu případů nekalé soutěže na úkor podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě z Unie.

- (15) Tyto akty v přenesené pravomoci by měly být v souladu se zásadou proporcionality, a jejich ustanovení by proto měla být úměrná problémům způsobeným neudělením rovnocenných práv nebo nerovnými podmínkami hospodářské soutěže. Komise by měla o pozastavení používání tohoto nařízení uvažovat jen v nejzávažnějších případech, kdy nejsou podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie ze strany Spojeného království udělena žádná rovnocenná práva nebo jsou udělena pouze práva minimální, nebo pokud se pro podnikatele v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatele v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království liší podmínky hospodářské soutěže natolik od podmínek podnikatelů z Unie, že by poskytování uvedených služeb podnikateli ze Spojeného království nebylo pro ně ekonomicky udržitelné.
- (16) Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>1</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci. Komise by měla zajistit, aby žádný z takových přijatých aktů v přenesené pravomoci nepřiměřeně neovlivnil řádné fungování vnitřního trhu.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (17) Aby bylo zajištěno, že práv udělených ze strany Spojeného království podnikatelům v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě z Unie, jež jsou rovnocenná právům, která toto nařízení uděluje podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království a podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, mohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé z Unie, měla by být dočasně rozšířena oblast působnosti nařízení (ES) č. 1072/2009 a nařízení (ES) č. 1073/2009. Tato nařízení se již vztahují na část jízdy mezi členským státem a třetí zemí, jež je provedena průjezdem přes území jakéhokoli členského státu. V takovém případě je však nutné zajistit, aby se nařízení (ES) č. 1072/2009 vztahovalo rovněž na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky a nařízení (ES) č. 1073/2009 na část cesty na území členského státu, ve kterém dochází k nástupu nebo výstupu cestujících. Cílem tohoto rozšíření působnosti je zajistit, aby podnikatelé z Unie mohli při provozování osobní dopravy vykonávat operace mezi třetími zeměmi do nebo ze Spojeného království, jakož i dodatečné zastávky při provozování osobní dopravy,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*  
*Oblast působnosti*

Toto nařízení stanoví dočasná opatření upravující silniční nákladní přepravu, jakož i linkovou a zvláštní linkovou osobní dopravu autokary a autobusy mezi Unií a Spojeným královstvím po skončení přechodného období uvedeného v článku 126 dohody o vystoupení.

*Článek 2*  
*Definice*

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „vozidlem“ se rozumí
  - a) v souvislosti s nákladní přepravou motorové vozidlo registrované ve Spojeném království nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno ve Spojeném království, pokud jsou určeny výlučně pro nákladní přepravu, které buď patří podniku, neboť je podnik koupil na úvěr, nebo je může mít podnik v pronájmu, za podmínky, že v posledně uvedeném případě toto vozidlo splňuje podmínky stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES<sup>1</sup>;
  - b) v souvislosti s přepravou cestujících autobus nebo autokar;

---

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

- 2) „povolenou přepravou zboží“ se rozumí:
- a) jízda vozidla s nákladem z území Unie na území Spojeného království nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;
  - b) v návaznosti na jízdu s nákladem z území Spojeného království na území Unie uvedenou v písmenu a) tohoto bodu, provedení až dvou dodatečných operací nakládky a vykládky na území Unie do sedmi dnů od vyložení nákladu na území Unie, a to po dobu dvou měsíců od prvního dne použitelnosti tohoto nařízení podle čl. 12 odst. 2 prvního pododstavce, a jedné operace do sedmi dnů od vyložení nákladu na území Unie po dobu následujících tří měsíců;
  - c) jízda vozidla s nákladem z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes území Unie;
  - d) jízda bez nákladu související s přepravami uvedenými v písmenech a) a c);
- 3) „povolenou přepravou cestujících autokary a autobusy“ se rozumí:
- a) jízda autobusu či autokaru za účelem přepravy cestujících z území Unie na území Spojeného království nebo naopak, s průjezdem nebo bez průjezdu jedním či více členskými státy nebo jednou či více třetími zeměmi;

- b) jízda autobusu či autokaru za účelem přepravy cestujících z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes území Unie;
  - c) jízda bez cestujících související s přepravami uvedenými v písmenech a) a b);
  - d) umožnění nástupu a výstupu cestujících v příhraničních regionech Irska v rámci mezinárodní linkové a zvláštní linkové dopravy mezi Irskem a Severním Irskem;
- 4) „příhraničními regiony Irska“ se rozumí hrabství Irska sousedící s pozemní hranicí mezi Irskem a Severním Irskem;
- 5) „podnikatelem v silniční nákladní dopravě z Unie“ se rozumí podnik provozující silniční nákladní přepravu, který je držitelem platné licence Společenství v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 1072/2009;
- 6) „podnikatelem v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království“ se rozumí podnik usazený ve Spojeném království, který je oprávněn provozovat silniční přepravu zboží a je držitelem platné licence vydané pro účely mezinárodní přepravy v souvislosti s povolenou přepravou zboží;

- 7) „licencí Spojeného království“, byla-li vydána podnikateli v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království, se rozumí licence vydaná Spojeným královstvím pro účely mezinárodní přepravy v souvislosti s povolenou přepravou zboží; byla-li vydána podnikateli v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, rozumí se „licencí Spojeného království“ licence vydaná Spojeným královstvím pro účely mezinárodní přepravy v souvislosti s povolenou přepravou cestujících autokary a autobusy;
- 8) „autobusem nebo autokarem“ se rozumí vozidlo registrované ve Spojeném království, které je na základě své konstrukce a vybavení vhodné a určené k přepravě více než devíti cestujících včetně řidiče;
- 9) „linkovou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách;
- 10) „zvláštní linkovou dopravou“ se rozumí pravidelná přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením jiných osob bez ohledu na to, kdo přepravu organizuje;
- 11) „podnikatelem v autokarové a autobusové dopravě z Unie“ se rozumí podnik provozující přepravu cestujících autokary a autobusy, který je držitelem platné licence Společenství v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 1073/2009;
- 12) „podnikatelem v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království“ se rozumí podnik usazený ve Spojeném království, který je oprávněn provozovat přepravu cestujících autokary a autobusy a je držitelem platné licence vydané pro účely mezinárodní přepravy v souvislosti s povolenou přepravou cestujících autokary a autobusy;

- 13) „podnikatelem“ se rozumí buď podnikatel v silniční nákladní dopravě, nebo podnikatel v autokarové a autobusové dopravě;
- 14) „právními předpisy v oblasti hospodářské soutěže“ se rozumí veškeré právní předpisy, které se zabývají následujícím jednáním, pokud by mohlo ovlivnit služby silniční nákladní dopravy nebo služby autokarové a autobusové dopravy:
- a) jednání, které má formu:
- i) dohod mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě, respektive mezi podnikateli v autokarové a autobusové dopravě, rozhodnutí sdružení podnikatelů v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě a jednání ve vzájemné shodě, jejichž cílem nebo účinkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže;
  - ii) zneužívání dominantního postavení ze strany jednoho nebo více podnikatelů v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě;
  - iii) opatření přijatých nebo zachovávaných v platnosti Spojeným královstvím pro veřejné podniky a podniky, kterým Spojené království uděluje zvláštní nebo výhradní práva, která jsou v rozporu s body i) nebo ii);
- b) spojování podnikatelů v silniční nákladní dopravě, respektive podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě ve vzájemné shodě, jež významně brání účinné hospodářské soutěži, zejména v důsledku vytvoření nebo posilování dominantního postavení;

- 15) „subvencí“ se rozumí jakýkoli finanční příspěvek poskytnutý podnikateli vládou nebo jiným veřejným subjektem na jakékoli úrovni, který přináší výhodu, což zahrnuje:
- a) přímý převod finančních prostředků, například ve formě grantu, půjčky či účasti na základním kapitálu, potenciální přímý převod finančních prostředků ve prospěch podniku nebo převzetí jeho závazků, například formou úvěrových záruk, kapitálových vkladů, vlastnictví, ochrany před úpadkem nebo pojištění;
  - b) prominutí nebo nevybrání příjmů, které jsou jinak splatné;
  - c) poskytování zboží nebo služeb kromě obecné infrastruktury, nebo pořízení zboží či služeb;
  - d) provádění plateb do mechanismu financování nebo pověření soukromého subjektu, nebo nařízení soukromému subjektu, aby vykonával jednu nebo více funkcí uvedených v písmenech a), b) a c), jež by za běžných okolností prováděla vláda nebo jiný veřejný subjekt a jež se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami.

Finanční příspěvek poskytnutý vládou nebo jiným veřejným subjektem není považován za výhodu, pokud by soukromý účastník trhu působící pouze na základě vyhlídky na dosažení zisku, který je ve stejné situaci jako dotyčný veřejný subjekt, poskytl stejný finanční příspěvek;

- 16) „nezávislým orgánem pro hospodářskou soutěž“ se rozumí orgán, který je odpovědný za uplatňování a prosazování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže, jakož i za kontrolu subvencí a splňuje tyto podmínky:
- a) orgán je funkčně nezávislý a je náležitě vybaven zdroji potřebnými k plnění svých úkolů;
  - b) při plnění svých povinností a výkonu svých pravomocí má orgán potřebné záruky nezávislosti na politickém nebo jiném vnějším vlivu a jedná nestranně;
  - c) rozhodnutí orgánu podléhají soudnímu přezkumu;
- 17) „diskriminací“ se rozumí jakékoli rozlišování bez objektivního důvodu ve vztahu k dodávkám zboží či služeb, včetně veřejných služeb, využívaných k provozování služeb silniční nákladní dopravy nebo služeb autokarové a autobusové dopravy, nebo ve vztahu k zacházení s nimi ze strany veřejných orgánů příslušných pro tyto služby;
- 18) „územím Unie“ se rozumí území členských států, na které se vztahuje Smlouva o EU a Smlouva o fungování EU za podmínek v nich stanovených.

### Článek 3

#### *Právo provozovat povolenou přepravu zboží*

1. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království mohou za podmínek stanovených v tomto nařízení provozovat povolenou přepravu zboží.
2. Povolenou přepravu zboží následujících druhů mohou provozovat fyzické či právnické osoby usazené ve Spojeném království, aniž by byla požadována licence Spojeného království:
  - a) přeprava poštovních zásilek v rámci univerzální služby;
  - b) přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel;
  - c) přeprava zboží motorovými vozidly, jejichž celková přípustná hmotnost včetně celkové hmotnosti připojeného vozidla nepřesahuje 3,5 tuny;
  - d) přeprava léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálu pro poskytování pomoci v naléhavých případech (zejména při živelných pohromách);
  - e) přeprava zboží, pokud:
    - i) přepravované zboží je ve vlastnictví podniku nebo je jím prodáváno, kupováno, pronajímáno, najímáno, vyráběno, získáváno, zpracováváno nebo opravováno;

- ii) účelem přepravy je převést zboží z podniku nebo do podniku, nebo jeho přemístění jak uvnitř podniku, nebo mimo podnik, jde-li o přepravu pro vlastní potřebu;
- iii) motorová vozidla vykonávající takovou přepravu musí být řízena zaměstnanci podniku nebo jim dána k dispozici na základě smluvního závazku;
- iv) vozidla přepravující náklad patří podniku, byla jím koupena na úvěr nebo je má podnik v pronájmu, za předpokladu, že v posledně uvedeném případě tato vozidla splňují podmínky stanovené ve směrnici 2006/1/ES, a
- v) taková přeprava je pouze pomocnou činností v rámci celkové činnosti podniku.

#### *Článek 4*

##### *Právo provozovat linkovou a zvláštní linkovou přepravu cestujících autokary a autobusy*

1. Podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království mohou za určitých podmínek stanovených v tomto nařízení provozovat povolenou linkovou a zvláštní linkovou přepravu cestujících autokary a autobusy.
2. Podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království jsou držiteli povolení vydaného před dnem použitelnosti tohoto nařízení podle článků 6 až 11 nařízení (ES) č. 1073/2009, opravňujícího k provozování povolené linkové a zvláštní linkové přepravy cestujících autokary a autobusy pro cizí potřebu.

3. Povolení, která zůstávají v platnosti podle odstavce 2 tohoto článku, mohou být nadále používána pro účely uvedené v odstavci 1 tohoto článku, jestliže byla jejich platnost za stejných podmínek prodloužena nebo pozměněna, pouze pokud jde o zastávky, jízdné či jízdní řády, a s výhradou pravidel a postupů uvedených v člácích 6 až 11 nařízení (ES) č. 1073/2009, a to po dobu platnosti, která skončí nejpozději dne 30. června 2021.
4. Povolenou přepravu cestujících autobusy a autokary, kterou provozují fyzické či právnické osoby usazené ve Spojeném království pro nekomerční a neziskové účely, lze provozovat, aniž by byla požadována licence, jestliže:
  - a) dopravní činnost je pouze vedlejší činností dotyčné fyzické nebo právnické osoby a
  - b) použitá vozidla jsou ve vlastnictví uvedené fyzické nebo právnické osoby nebo jsou touto osobou pořízována formou splátek nebo dlouhodobé leasingové smlouvy a jsou řízena zaměstnancem této fyzické nebo právnické osoby nebo přímo touto fyzickou osobou nebo zaměstnancem podniku nebo které byla dána k dispozici na základě smluvního závazku.

Tyto přepravní operace jsou vyňaty z působnosti veškerých systémů udělování povolení v rámci Unie za předpokladu, že je osoba provozující uvedenou činnost držitelem vnitrostátního povolení vydaného před prvním dnem použitelnosti tohoto nařízení podle čl. 12 odst. 2 prvního pododstavce tohoto nařízení v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 1073/2009.

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

#### *Článek 5*

##### *Dvoustranné dohody nebo ujednání*

Členské státy nesjednají ani neuzavřou se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody nebo ujednání o záležitostech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení.

Aniž jsou dotčena stávající mnohostranná ujednání, neudělí členské státy podnikatelům v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království jiná práva než ta, jež jsou udělena v tomto nařízení.

#### *Článek 6*

##### *Sociální a technická pravidla*

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

- a) pokud jde o mobilní pracovníky a samostatně výdělečně činné řidiče, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

- b) pokud jde o některé předpisy v sociální oblasti týkající se silniční dopravy, požadavky stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>1</sup>;
- c) pokud jde o tachografy v silniční dopravě, požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014<sup>2</sup>;
- d) pokud jde o výchozí kvalifikaci a pravidelné školení řidičů, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES<sup>3</sup>;
- e) pokud jde o maximální přípustné rozměry a hmotnosti určitých silničních vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 96/53/ES<sup>4</sup>;

---

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

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

<sup>4</sup> Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

- f) pokud jde o montáž a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 92/6/EHS<sup>1</sup>;
- g) pokud jde o povinné používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 91/671/EHS<sup>2</sup>;
- h) pokud jde o vysílání pracovníků, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES<sup>3</sup>;
- i) pokud jde o práva cestujících, požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

<sup>2</sup> Směrnice Rady 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991 o povinném používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 26).

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21. 1. 1997, s. 1).

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1).

*Článek 7*  
*Rovnocennost práv*

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

*Článek 8*  
*Spravedlivá hospodářská soutěž*

1. Komise sleduje podmínky, za nichž podnikatelé z Unie konkurují podnikatelům ze Spojeného království, pokud jde o poskytování služeb silniční nákladní dopravy a služeb autokarové a autobusové dopravy v působnosti tohoto nařízení.
2. Shledá-li Komise, že v důsledku některé situace uvedené v odstavci 3 tohoto článku jsou podmínky uvedené v odstavci 1 tohoto článku výrazně méně příznivé než podmínky, jaké mají podnikatelé ze Spojeného království, přijme v souladu s článkem 11 bezodkladně a k nápravě této situace akty v přenesené pravomoci s cílem:
  - a) pozastavit uplatňování článku 3 nebo čl. 4 odst. 1 až 4, pokud se podmínky hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatele v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království liší natolik od podmínek podnikatelů z Unie, že by pro podnikatele z Unie nebylo poskytování služeb ekonomicky udržitelné;
  - b) omezit přípustnou kapacitu, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, počet jízd nebo obojí; nebo
  - c) přijmout provozní omezení vztahující se na typ vozidla nebo podmínky provozu.

3. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 2 jsou na základě podmínek uvedených v dotyčném odstavci přijímány k nápravě těchto situací:
- a) poskytování subvencí Spojeným královstvím;
  - b) neschopnost Spojeného království zavést nebo účinně uplatňovat právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže;
  - c) neschopnost Spojeného království zřídit nebo zachovat nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž;
  - d) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti ochrany pracovníků, bezpečnosti, ochrany nebo životního prostředí, které jsou méně přísné než normy stanovené v právu Unie, nebo pokud příslušná ustanovení v právu Unie neexistují, méně přísné než normy uplatňované všemi členskými státy, nebo v každém případě méně přísné než příslušné mezinárodní normy;
  - e) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti udělování licencí Spojeného království podnikatelům v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě, které jsou méně přísné než normy stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1071/2009<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

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

#### *Článek 9*

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

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

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

#### *Článek 10*

##### *Konzultace a spolupráce*

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

#### *Článek 11*

##### *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 2 a v čl. 8 odst. 2 je svěřena Komisi do 30. června 2021.

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

## *Článek 12*

### *Vstup v platnost a použitelnost*

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Toto nařízení se použije se ode dne následujícího po dni, kdy se právo Unie přestane uplatňovat na Spojené království a ve Spojeném království podle článků 126 a 127 dohody o vystoupení.  
  
Nepoužije se však, pokud do uvedeného dne vstoupí v platnost nebo se případně začne prozatímně provádět mezinárodní dohoda uzavřená mezi Uníí a Spojeným královstvím upravující silniční dopravu.
3. Toto nařízení se použije do dne předcházejícího vstupu v platnost nebo případně do dne předcházejícího prozatímnímu provádění mezinárodní dohody uzavřené mezi Uníí a Spojeným královstvím upravující silniční dopravu.

S výjimkou přepravy cestujících autokary a autobusy uvedené v čl. 2 odst. 3 písm. d) pozbývají ustanovení tohoto nařízení, jež se vztahují na přepravu cestujících autokary a autobusy, použitelnosti dnem vstupu protokolu k dohodě Interbus o mezinárodní linkové a zvláštní linkové přepravě cestujících autokary a autobusy v platnost pro Unii a Spojené království.

4. Toto nařízení v každém případě pozbývá použitelnosti nejpozději dne 30. června 2021.

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

V Bruselu dne ...

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda nebo předsedkyně*