Rada
Evropské unie

Brusel 10. prosince 2020
(OR. en)

13903/20

Interinstitucionální spis:
2020/0362(COD)

UK 105
PREP-BXT 57
TRANS 591
CODEC 1318

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	10. prosince 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 826 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní a osobní dopravě po skončení přechodného období uvedeného v dohodě o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 826 final.

Příloha: COM(2020) 826 final

EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní a osobní dopravě po skončení přechodného období uvedeného 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)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Spojené království ke dni 1. února 2020 na základě článku 50 Smlouvy o Evropské unii vystoupilo z Unie. Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii[1] (dále jen „dohoda o vystoupení“) byla uzavřena Unií rozhodnutím Rady (EU) 2020/135[2] a vstoupila v platnost dnem 1. února 2020. Přechodné období uvedené v článku 126 dohody o vystoupení, během něhož se na Spojené království a v rámci Spojeného království nadále uplatňuje právo Unie v souladu s článkem 127 uvedené dohody, končí dnem 31. prosince 2020.

Dne 25. února 2020 přijala Rada rozhodnutí (EU, Euratom) 2020/266 o zmocnění k zahájení jednání se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska o nové dohodě o partnerství[3]. 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 do konce tohoto období vstoupí v platnost dohoda mezi Unií a Spojeným královstvím upravující jejich budoucí vztahy v této oblasti.

Veškerá práva a povinnosti vyplývající z práva Unie, pokud jde o přístup na trh silniční dopravy stanovený nařízením (ES) č. 1072/2009[4] a nařízením (ES) č. 1073/2009[5], skončí dne 31. prosince 2020, kdy skončí platnost přechodného období stanoveného v dohodě o vystoupení. To povede k pozbytí platnosti licencí Společenství, které Spojené království vydalo podnikatelům v silniční nákladní dopravě a podnikatelům v autobusové a autokarové dopravě, a tudíž ke ztrátě přístupu držitelů těchto licencí na trh silniční nákladní a osobní dopravy. Podobně přijdou podnikatelé v silniční nákladní dopravě a v autobusové a autokarové dopravě z Evropské unie působící na základě stávajících licencí Společenství rovněž o automatický přístup na trh silniční nákladní a osobní dopravy Spojeného království.

Z toho vyplývá, že bez dohody mezi Unií a Spojeným královstvím upravující tuto záležitost by se po skončení přechodného období mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT) tak stal jediným dostupným právním rámcem, na němž by mohlo být založeno zachování služeb silniční nákladní dopravy za podmínky držení povolení ECMT. Vozidlo vybavené povolením ECMT může přepravovat zboží mezi všemi 43 zeměmi zapojenými do tohoto systému, mezi něž patří 26 členských států EU (všechny kromě Kypru), Spojené království a šestnáct dalších zemí. Po mezinárodní přepravě zboží ze země registrace vozidla do jiné země ECMT je možné uskutečnit až tři přepravy mimo zemi registrace, než se vozidlo musí vrátit do země, kde je registrováno.

---

1 Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7.

2 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).

3 Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 53.

4 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).

5 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).

Počet povolení ECMT je pro každý členský stát omezen a povolení pro rok 2021 již byla příslušnými orgány každého členského státu na vnitrostátní úrovni distribuována. Jejich počet nelze v krátké době zvýšit. Kvóty ECMT jsou stanovovány každoročně a veškeré změny počtu povolení přidělených jednotlivým zemím ECMT musí být jednomyslně schváleny všemi zeměmi ECMT.

Jak již bylo zdůrazněno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/501, jež bylo přijato dne 25. března 2019[6], vzhledem k objemu silniční nákladní dopravy a zboží přepravovaného po silnici mezi Spojeným královstvím a Unií (přibližně 51 milionů tun v roce 2019: asi 29 milionů tun z Unie do Spojeného království a přibližně 22 milionů tun ze Spojeného království do Unie) je zřejmé, že samotný systém kvót ECMT nyní nepředstavuje vhodné řešení k zajištění základního dopravního propojení v silniční nákladní dopravě ihned po skončení přechodného období.

Silniční nákladní přepravu mezi Spojeným královstvím a členskými státy provozují téměř výhradně podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království a z Unie. Pokud by tito podnikatelé ztratili své právo provozovat silniční nákladní dopravu mezi Spojeným královstvím a Unií, mělo by to za následek vážné komplikace, a to i pokud jde o veřejný pořádek.

Pokud jde o osobní autobusovou a autokarovou dopravu, bez dohody mezi Unií a Spojeným královstvím upravující tuto záležitost je jediným dostupným právním rámcem, který by mohl po skončení přechodného období poskytnout základ pro přepravu cestujících autobusy a autokary mezi Unií a Spojeným královstvím, dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokary a autobusy[7] („dohoda Interbus“). Spojené království uložilo listinu o přistoupení k dohodě Interbus dne 29. října 2020. Dne 1. ledna 2021 se tak stane samostatnou smluvní stranou dohody. Dohoda Interbus se však vztahuje pouze na příležitostnou dopravu, a vzhledem k velkému počtu osob, které budou chtít i nadále cestovat mezi Unií a Spojeným královstvím, proto nepostačuje k řešení komplikací plynoucích ze skončení uplatňování práva Unie na Spojené království a v něm. Smluvní strany dohody Interbus dojednaly protokol k této dohodě, který se vztahuje na linkovou a zvláštní linkovou osobní dopravu autokary a autobusy. Očekává se však, že tento protokol nevstoupí v platnost včas, aby poskytl funkční alternativní řešení v období bezprostředně po skončení přechodného období. U linkové a zvláštní linkové osobní dopravy autobusy a autokary proto stávající nástroje neřeší potřeby takové dopravy mezi Unií na jedné straně a Spojeným královstvím na straně druhé.

Přeshraniční autokarová a autobusová doprava mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko je zvláště důležitá pro komunity žijící v příhraničních regionech v zájmu zajištění základního propojení mezi komunitami, mimo jiné v rámci společného prostoru cestování. Neexistuje žádný nástroj, který by mohl řešit potřebu podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě provozujících linkovou nebo zvláštní linkovou dopravu pro nástup a výstup cestujících v regionech na druhé straně hranice. Hospodářská životaschopnost mnoha přeshraničních služeb je však bez práva provádět kabotáž ohrožena. Je proto vhodné, aby Unie přijala dočasná a časově omezená alternativní opatření s cílem zmírnit tyto potenciálně rušivé účinky na propojení mezi Unií a Spojeným královstvím.

---

6 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/501 ze dne 25. března 2019 o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní a osobní dopravě s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie (Úř. věst. L 85, 27.3.2019, s. 39).

7 Úř. věst. L 321, 26.11.2002, s. 13.

Cílem tohoto návrhu je proto stanovit dočasná opatření upravující silniční přepravu zboží, jakož i provozování linkové a zvláštní linkové osobní dopravy mezi Unií na jedné straně a Spojeným královstvím na straně druhé po skončení přechodného období uvedeného v článku 126 dohody o vystoupení (článek 1). Tato opatření jsou určena k zachování základního propojení po přísně omezenou dobu (článek 2).

Územní působnost tohoto nařízení a jakýkoli odkaz na Spojené království v tomto nařízení nezahrnují Gibraltar.

V prvé řadě navrhované nařízení (článek 3) stanoví jednostranné udělení práv na dvoustrannou přepravu podnikatelům v silniční nákladní dopravě usazeným ve Spojeném království, aby tito podnikatelé mohli nadále přepravovat zboží mezi svým územím a Unií.

Navrhované nařízení rovněž stanoví (článek 4) jednostranné udělení práv na dvoustrannou přepravu cestujících autokary a autobusy v rámci linkové nebo zvláštní linkové dopravy podnikatelům v autobusové a autokarové dopravě usazeným ve Spojeném království, aby mohli nadále přepravovat cestující mezi svým územím a Unií. Nařízení dále stanoví jednostranné udělení práv pro nástup a výstup cestujících v příhraničním regionu Irska v rámci mezinárodní linkové a zvláštní linkové dopravy mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko.

Práva udělená podnikatelům v silniční dopravě ze Spojeného království musí být v souladu s příslušnými právními předpisy Unie, které se vztahují na podnikatele v silniční nákladní a silniční osobní dopravě (článek 6), a rovnocenná s právy udělenými Spojeným královstvím podnikatelům v silniční dopravě z Unie. Navrhované nařízení stanoví mechanismus (článek 7) zajišťující, aby práva, která požívají podnikatelé v silniční dopravě z Unie ve Spojeném království, byla rovnocenná právům uděleným podle navrhovaného nařízení podnikatelům v silniční dopravě ze Spojeného království. Pokud by tomu tak nebylo, je Komise zmocněna přijmout opatření nezbytná k nápravě situace prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, například omezením počtu jízd či přípustné kapacity, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční dopravě ze Spojeného království, nebo obojího. Posouzení míry rovnocennosti a přijetí nápravných opatření Komisí není vázáno pouze na přísnou, formální shodu mezi těmito dvěma právními řády, neboť mezi příslušnými trhy existují značné rozdíly a je záhodno vyhnout se automatickému kopírování předpisů, které by nakonec mohlo být v rozporu se zájmem Unie.

Navrhované nařízení má sice za cíl dočasně zajistit základní propojení silniční nákladní a silniční osobní dopravy, stanoví ale pružný mechanismus zajišťující, aby podnikatelé v silniční nákladní dopravě a podnikatelé v osobní autokarové a autobusové dopravě z Unie mohli za spravedlivých a rovných podmínek konkurovat podnikatelům v silniční nákladní dopravě a podnikatelům v osobní autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království. Rovné podmínky vyžadují, aby Spojené království i po skončení přechodného období nadále uplatňovalo v oblasti silniční nákladní a silniční osobní dopravy dostatečně vysoké a srovnatelné normy, pokud jde o: spravedlivou hospodářskou soutěž včetně regulace kartelů, zneužívání dominantního postavení a fúzí, zákaz neodůvodněných vládních subvencí, ochranu pracujících a vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu, ochranu životního prostředí, bezpečnost a ochranu, nebo normy týkající se udělování licencí podnikatelům v silniční dopravě nebo kvalifikace, odborné přípravy a lékařských prohlídek pro řidiče z povolání. Kromě toho je třeba zajistit, aby podnikatelé v silniční dopravě z Unie nebyli ve Spojeném království *de iure* ani *de facto* diskriminováni. V navrhovaném nařízení je tedy Komisi (článek 8) svěřen úkol sledovat podmínky hospodářské soutěže mezi podnikateli v silniční dopravě z Unie na jedné straně a podnikateli v silniční dopravě ze Spojeného království na

straně druhé a Komise je zmocněna přijímat nezbytná opatření prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, aby byla zaručena trvalá vyrovnanost těchto podmínek.

Stanoví se nezbytné postupy, které členským státům a Komisi umožní ověřit, zda podnikatelé v silniční dopravě ze Spojeného království přepravující zboží nebo cestující podle tohoto nařízení mají licenci nebo osvědčení v souladu s příslušnými normami, zda jsou dodržovány všechny příslušné vnitrostátní a unijní předpisy a zda povolená práva nejsou překračována.

Nařízení (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009 se již vztahují na část jízdy mezi členským státem a třetí zemí, jež je provedena průjezdem přes území jakéhokoli členského státu. Je nezbytné zajistit, aby se tato nařízení vztahovala rovněž na část jízdy provedenou na území členského státu nakládky nebo vykládky, pokud jde o nákladní dopravu, a na část jízdy provedenou na území členského státu, ve kterém dochází k nástupu nebo výstupu cestujících, pokud jde o autokarovou a autobusovou dopravu (článek 9). Toto rozšíření působnosti zajistí, 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 autokarové a autobusové dopravy.

Dále se výslovně uvádí, že ve věcech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení nesmí členské státy sjednávat nebo uzavírat se Spojeným královstvím žádné dvoustranné dohody o silniční dopravě a že nesmí podnikatelům v silniční dopravě ze Spojeného království jinak udělovat další práva než ta, která jsou přiznána v tomto nařízení (článek 5). Příslušné orgány budou nicméně moci podle potřeby spolupracovat v zájmu řádného provádění nařízení (článek 10), aby bylo co nejméně narušeno řízení služeb silniční nákladní a autokarové a autobusové dopravy, které budou i nadále poskytovány po 31. prosinci 2020.

Článek 11 stanoví pravidla pro výkon přenesené pravomoci svěřené Komisi přijímat akty v přenesené pravomoci zajišťující, aby práva, která požívají podnikatelé v silniční dopravě z Unie ve Spojeném království, byla rovnocenná právům uděleným podnikatelům v silniční dopravě ze Spojeného království a aby dopravci z Unie nebyli ve Spojeném království diskriminováni.

Článek 12 stanoví, že toto nařízení se začne používat, když skončí přechodné období stanovené v dohodě o vystoupení, pokud do té doby nevstoupí v platnost dohoda se Spojeným královstvím upravující silniční dopravu, a přestane platit nejpozději dne 30. června 2021. Nařízení se přestane používat k dřívějšímu datu, pokud před tímto datem vstoupí v platnost nebo bude prozatímně uplatňována dohoda se Spojeným královstvím upravující silniční dopravu. S výjimkou zvláštních ustanovení platných v příhraničním regionu Irska v rámci mezinárodní linkové a zvláštní linkové dopravy mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko se nařízení rovněž přestane používat k dřívějšímu datu, pokud jde o ustanovení týkající se silniční osobní dopravy, pokud pro Unii a Spojené království vstoupí v platnost protokol k dohodě Interbus týkající se mezinárodní linkové a zvláštní linkové osobní dopravy autokary a autobusy.

Tento akt je součástí balíčku opatření, která přijímá Komise.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Toto navrhované nařízení je zamýšleno jako *lex specialis*, který by řešil některé důsledky skutečnosti, že pravidla Unie upravující silniční nákladní a osobní autobusovou a autokarovou dopravu, zejména nařízení (ES) č. 1072/2009 a nařízení (ES) č. 1073/2009, se přestanou vztahovat na silniční přepravu zboží a cestujících mezi Spojeným královstvím na jedné straně

a Unií na straně druhé. Navrhované podmínky jsou v tomto ohledu omezeny na to, co je v tomto smyslu nezbytné, aby nedocházelo k nepřiměřeným komplikacím. Jejich použití má být omezeno pouze na určitou dobu. Návrh je tedy plně v souladu se stávajícími právními předpisy, zejména s nařízením (ES) č. 1072/2009 a nařízením (ES) č. 1073/2009.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh doplňuje pravidla Unie upravující silniční přepravu zboží, zejména nařízení (ES) č. 1072/2009, a pravidla Unie upravující mezinárodní autokarovou a autobusovou dopravu, zejména nařízení (ES) č. 1073/2009. Zvláštní účel a kontext tohoto nařízení i jeho jednostranná povaha nezbytně vyžadují restriktivní přístup při udělování práv, jakož i zavedení zvláštních ustanovení určených k zachování rovnosti práv a rovných podmínek.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Subsidiarita**

Podle čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1072/2009 a čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1073/2009 má pouze Unie právo uzavírat příslušné dohody s třetími zeměmi. V případě neexistence uvedené dohody má tento navrhovaný akt za cíl stanovit základní propojení pod podmínkou, že Spojené království udělí rovnocenná práva. Toto propojení by bylo zajištěno rovným způsobem pro dopravu do a ze všech míst v Unii, čímž by se zabránilo narušení vnitřního trhu. Je proto nezbytné opatření na úrovni Unie a výsledku by nebylo možné dosáhnout prostřednictvím opatření na úrovni členských států.

- **Proporcionalita**

Navrhované nařízení je považováno za přiměřené, neboť dokáže zabránit nepřiměřeným komplikacím způsobem, který rovněž zajistí rovné podmínky hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční dopravě z Unie. Nejde nad rámec toho, co je nezbytné pro dosažení stanoveného cíle. Platí to zejména pro přiznání příslušných práv, které je mimo jiné podmíněno nutností, aby Spojené království udělilo stejná práva a probíhala spravedlivá hospodářská soutěž, a dále pro časové omezení uvedeného režimu.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že tento akt upravuje záležitosti úzce vázané na nařízení (ES) č. 1072/2009 a nařízení (ES) č. 1073/2009 a jeho účelem je podobně jako u uvedených nařízení zajistit plně harmonizované podmínky hospodářské soutěže, měl by mít formu nařízení. Tato forma rovněž nejlépe odpovídá naléhavosti situace/kontextu, neboť doba, která zbývá do koncem přechodného období (nebude-li k uvedenému datu v platnosti dohoda upravující silniční přepravu zboží a cestujících), je příliš krátká na to, aby umožnila provedení ustanovení ve směrnici.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex-post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nepoužije se vzhledem k výjimečné, dočasné a jednorázové povaze události, která vyvolala tento návrh a jež se nevztahuje k cílům stávajících právních předpisů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Na problémy spojené se sjednáním dohody mezi Unií a Spojeným královstvím upozornily a možná řešení navrhly různé zúčastněné strany a zástupci členských států.

Skutečnost, že přechodné období stanovené v dohodě o vystoupení skončí dne 31. prosince 2020, potřeba připravit se na nevyhnutelné změny, k nimž dojde 1. ledna 2021, a možná doplňková opatření, jež by měla být plánována v případě, že k uzavření dohody nedojde, byla se zástupci členských států a různými zúčastněnými stranami v oblasti silniční dopravy projednána v rámci horizontálních a specifických zasedání, jež se konala v Bruselu a v členských státech.

Společným tématem v prezentovaných názorech byla nutnost regulačního zásahu zaměřeného na zachování určité míry propojení v silniční přepravě zboží a cestujících. Co se týče přístupu silniční nákladní a osobní dopravy na trh v Unii, nemohou zúčastněné strany ke zmírnění škodlivých účinků, nebude-li žádná dohoda o partnerství uzavřena, přijmout vlastní alternativní opatření.

Řada členských států zejména zdůraznila potřebu přijmout na úrovni EU alternativní opatření s cílem zajistit základní propojení mezi Unií na jedné straně a Spojeným královstvím na straně druhé v případě, že nebude žádná dohoda upravující silniční přepravu zboží a cestujících uzavřena. Upozornili na to, že mnohostranný systém kvót ECMT nepředstavuje vzhledem ke svým kvantitativním a kvalitativním omezením dostatečnou a přiměřenou záložní možnost.

Bylo rovněž zdůrazněno, že dohoda Interbus se vztahuje pouze na příležitostné služby a že neexistuje žádná odpovídající záložní možnost pro linkovou a zvláštní linkovou dopravu vzhledem k tomu, že se neočekává, že protokol k dohodě Interbus týkající se linkové a zvláštní linkové osobní dopravy vstoupí pro Unii a pro Spojené království. v platnost včas Byla rovněž zdůrazněna zvláštní potřeba přeshraniční autokarové a autobusové dopravy mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko.

Tyto připomínky byly při přípravě návrhu náležitě zohledněny.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Příslušné zúčastněné strany postoupily Komisi několik posouzení (v různé formě) důsledků vystoupení Spojeného království pro odvětví silniční dopravy.

Z těchto posouzení vyplývá, že jediná záložní možnost dostupná v odvětví silniční dopravy, tj. mnohostranný systém kvót Evropské konference ministrů dopravy (ECMT), by nepostačovala k pokrytí potřeb odvětví. Nedostatek povolení dostupných pro rok 2021 by pravděpodobně způsobil vážné komplikace a vzájemný tok zboží a cestujících po silnici by nejspíš nebylo možné plně pokrýt. Více než 80 % silniční nákladní přepravy mezi Spojeným královstvím a Unií v současnosti uskutečňují dopravci usazení v Unii. Je tedy v zájmu zemí Unie stanovit rámec, který dvoustrannou silniční nákladní přepravu nepřiměřeně neomezí.

Zúčastněné strany rovněž trvaly na tom, že je zapotřebí zajistit kontinuitu linkové a zvláštní linkové autokarové a autobusové dopravy mezi Unií a Spojeným královstvím.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů není nutné vzhledem k výjimečné povaze této situace a omezeným potřebám v období, v němž změna statusu Spojeného království probíhá. Jiné věcné ani právní možnosti než navrhovaná možnost nejsou k dispozici.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Nevztahuje se na tento návrh.

2020/0362 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech zajišťujících základní propojení v silniční nákladní a osobní dopravě po skončení přechodného období uvedeného 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,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska („Spojené království“) z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii[3] (dále jen „dohoda o vystoupení“) byla uzavřena Unií rozhodnutím Rady (EU) 2020/135[4] a vstoupila v platnost dnem 1. února 2020. Přechodné období uvedené v článku 126 dohody o vystoupení, během něhož se na Spojené království a v rámci Spojeného království nadále uplatňuje právo Unie v souladu s článkem 127 uvedené dohody, končí dnem 31. prosince 2020. Dne 25. února 2020 přijala Rada rozhodnutí (EU, Euratom) 2020/266 o zmocnění k zahájení jednání se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska o nové dohodě o partnerství[5]. 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 do konce tohoto období vstoupí v platnost dohoda mezi Unií a Spojeným královstvím upravující jejich budoucí vztahy v oblasti silniční přepravy zboží a cestujících.

---

1 Úř. věst. C , […], s. .

2 Úř. věst. C , […], s. .

3 Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7.

4 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).

5 Úř. věst. L 58, 27.2.2020, s. 53.

(2) Na konci přechodného období a při neexistenci zvláštního ustanovení by byla ukončena veškerá práva a povinnosti vyplývající z práva Unie, pokud jde o přístup na trh stanovený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009[6] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009[7], co se týče vztahu mezi Spojeným královstvím a Unií a jejími členskými státy.

(3) V takové situaci bude 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.

(6) Očekává se rovněž, že dojde k závažným komplikacím ve službách silniční osobní dopravy, a to i pokud jde o veřejný pořádek. Po skončení přechodného období je dohoda o mezinárodní příležitostné přepravě cestujících autokary a autobusy (dohoda Interbus) jediným dostupným právním rámcem, který by mohl poskytnout základ pro přepravu cestujících autobusy a autokary mezi Unií a Spojeným královstvím. 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 linkové a zvláštní linkové osobní dopravy 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 neřeší potřeby linkové a zvláštní linkové dopravy v osobní autobusové a autokarové dopravě 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 licencí 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.

(8) Přeshraniční autokarová a autobusová doprava mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko je zvláště důležitá pro komunity žijící v příhraničních regionech v zájmu zajištění základního propojení mezi komunitami, mimo jiné v rámci

---

[6] 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).

[7] 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).

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 Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko provozované podnikateli v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království.

(9) 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, omezuje se časové období s ohledem na možné provedení úpravy pro zajištění základního propojení v systému ECMT a aniž by byl dotčen vstup v platnost jak budoucí dohody mezi Unií a Spojeným královstvím upravující silniční nákladní přepravu, tak budoucích pravidel Unie týkajících se dopravy. Pokud jde o osobní autobusovou a autokarovou dopravu, časové období se omezuje s cílem umožnit, aby protokol k dohodě Interbus o linkové a zvláštní linkové dopravě vstoupil v platnost a vztahoval se na Spojené království, a to buď ratifikací uvedeného protokolu Spojeným královstvím nebo jeho přistoupením k němu, aniž by byla dotčena případná budoucí dohoda v dané věci mezi Unií a Spojeným královstvím.

(10) V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(11) Vzhledem k naléhavosti dané koncem výše uvedeného přechodného období je vhodné stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Evropské unii, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.

(12) 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 dohoda upravující silniční dopravu uzavřená se Spojeným královstvím. Toto nařízení by mělo pozbýt platnosti dnem vstupu mezinárodní dohody upravující silniční doprav v platnost či dnem jejího prozatímního provádění pro obě strany. S výjimkou zvláštních ustanovení platných v příhraničním regionu Irska v rámci mezinárodní linkové a zvláštní linkové dopravy mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko 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 osobní dopravy autokary a autobusy v platnost pro Unii a Spojené království. Platnost tohoto nařízení by měla každopádně skončit dnem 30. června 2021.

(13) Je-li to nezbytné k řešení potřeb trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 SFEU s cílem obnovit rovnocennost 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 udělovaná Spojeným královstvím udělena na základě členského státu původu, nebo jich jinak nemohou ve stejné míře požívat všichni podnikatelé z Unie, a napravit případy nekalé soutěže na úkor podnikatelů v silniční nákladní dopravě z Unie a podnikatelů v autokarové a autobusové dopravě z Unie.

(14) 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.

(15) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016[8]. 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. Je třeba zajistit, aby žádný takový akt v přenesené pravomoci nepřiměřeně neovlivnil řádné fungování vnitřního trhu,

(16) 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 Velké Británie a Severního Irska (dále jen „Spojené království“) 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

[8] Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

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[9];

b) v souvislosti s přepravou cestujících autobus nebo autokar;

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) jízda vozidla s nákladem z území Spojeného království na území Spojeného království s průjezdem přes území Unie;

c) jízda bez nákladu související s přepravami uvedenými v písmenech a) a b);

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 Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko;

4) „příhraničními regiony Irska“ se rozumí hrabství Irska sousedící s pozemní hranicí mezi Irskem a Spojeným královstvím s ohledem na Severní Irsko;

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 nákladní přepravou;

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 nákladní přepravou; 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;

[9] 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).

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:

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 článcích 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 fyzické nebo právnické osoby nebo jsou pořizována formou splátek nebo dlouhodobé leasingové smlouvy a jsou řízena zaměstnancem této fyzické nebo právnické osoby nebo přímo touto fyzickou osobou nebo zaměstnancem podniku či jim 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

stanoveného v čl. 12 odst. 2 prvním pododstavci tohoto nařízení v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 1073/2009.

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

Článek 5
Dvoustranné dohody nebo ujednání

Členské státy 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[10];

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[11];

c) pokud jde o tachografy v silniční dopravě, požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014[12];

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[13];

e) pokud jde o maximální přípustné rozměry a hmotnosti určitých silničních vozidel, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Rady 96/53/ES[14];

---

10 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).

11 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).

12 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).

13 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).

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[15];

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[16];

h) pokud jde o vysílání pracovníků, požadavky stanovené členskými státy v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES[17];

i) pokud jde o práva cestujících, požadavky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011[18].

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 čl. 3 odst. 1 a 2 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.

---

14 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).

15 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).

16 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).

17 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).

18 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 8

Spravedlivá hospodářská soutěž

1. Komise sleduje podmínky, za nichž podnikatelé z Unie konkurují podnikatelům ze Spojeného království, pokud jde o poskytování služeb silniční nákladní dopravy a služeb autokarové a autobusové dopravy v působnosti tohoto nařízení.

2. Shledá-li Komise, že v důsledku některé situace uvedené v odstavci 3 tohoto článku jsou podmínky uvedené v odstavci 1 tohoto článku výrazně méně příznivé než podmínky, jaké mají podnikatelé ze Spojeného království, přijme v souladu s článkem 11 bezodkladně a k nápravě této situace akty v přenesené pravomoci s cílem:

   a) pozastavit uplatňování čl. 3 odst. 1 a 2 nebo čl. 4 odst. 1 až 4, pokud se podmínky hospodářské soutěže pro podnikatele v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatele v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království liší natolik od podmínek podnikatelů z Unie, že by pro podnikatele z Unie nebylo poskytování služeb ekonomicky udržitelné;

   b) omezit přípustnou kapacitu, kterou mají k dispozici podnikatelé v silniční nákladní dopravě ze Spojeného království nebo podnikatelé v autokarové a autobusové dopravě ze Spojeného království, počet jízd nebo obojí nebo

   c) přijmout provozní omezení vztahující se na typ vozidla nebo podmínky provozu.

3. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 2 jsou na základě podmínek uvedených v dotyčném odstavci přijímány k nápravě těchto situací:

   a) poskytování subvencí Spojeným královstvím;

   b) neschopnost Spojeného království zavést nebo účinně uplatňovat právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže;

   c) neschopnost Spojeného království zřídit nebo zachovat nezávislý orgán pro hospodářskou soutěž;

   d) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti ochrany pracovníků, bezpečnosti, ochrany nebo životního prostředí, které jsou méně přísné než normy stanovené v právu Unie, nebo pokud příslušná ustanovení v právu Unie neexistují, méně přísné než normy uplatňované všemi členskými státy, nebo v každém případě méně přísné než příslušné mezinárodní normy;

   e) uplatňování norem Spojeným královstvím v oblasti udělování licencí podnikatelům v silniční nákladní dopravě nebo podnikatelům v autokarové a autobusové dopravě, které jsou méně přísné než normy stanovené v nařízení (ES) 1071/2009;

   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 odchylují od pravidel stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES[19], a

[19] 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).

h) jakákoli forma diskriminace podnikatelů z Unie.

4. Pro účely odstavce 1 může Komise žádat příslušné orgány Spojeného království nebo podnikatele ze Spojeného království o informace. Pokud neposkytnou požadované informace v přiměřené lhůtě stanovené Komisí nebo poskytnou neúplné informace, může Komise postupovat v souladu s odstavcem 2.

Článek 9

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

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

2. V souvislosti s přepravou 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 o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

3. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 12

Vstup v platnost a použitelnost

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

2. Použije se ode dne následujícího po dni, kdy se podle článků 126 a 127 dohody o vystoupení přestane právo Unie uplatňovat na Spojené království a ve Spojeném království.

   Nepoužije se však, pokud do té doby vstoupí v platnost mezinárodní dohoda uzavřená mezi Unií a Spojeným královstvím upravující silniční dopravu.

3. Toto nařízení pozbude platnosti dnem vstupu mezinárodní dohody uzavřené mezi Unií a Spojeným královstvím upravující silniční dopravu v platnost nebo případně dnem jejího prozatímního uplatňování.

   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, platnosti dnem vstupu protokolu k dohodě Interbus o mezinárodní linkové a zvláštní přepravě cestujících autokary a autobusy v platnost pro Unii a Spojené království.

4. Toto nařízení v každém případě přestane platit 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	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*