



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 10. detsember 2020
(OR. en)

13903/20

Institutsioonidevaheline
dokument:
2020/0362(COD)

UK 105
PREP-BXT 57
TRANS 591
CODEC 1318

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	10. detsember 2020
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2020) 826 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline kaupade ja sõitjate maanteeühendus pärast Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingus nimetatud üleminekuperioodi lõppu

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2020) 826 final.

Lisatud: COM(2020) 826 final



Brüssel, 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline kaupade ja sõitjate maanteeühendus pärast Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingus nimetatud üleminekuperioodi lõppu

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

1. veebruaril 2020 astus Ühendkuningriik Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohaselt liidust välja. Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu¹ (edaspidi „väljaastumisleping“) sõlmis liit nõukogu otsusega (EL) 2020/135² ning see jõustus 1. veebruaril 2020. Väljaastumislepingu artiklis 126 osutatud üleminekuperiood, mille jooksul kohaldatakse vastavalt väljaastumislepingu artiklile 127 Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis jätkuvalt liidu õigust, lõpeb 31. detsembril 2020.

25. veebruaril 2020 võttis nõukogu vastu otsuse (EL, Euratom) 2020/266,³ millega anti luba alustada Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigiga läbirääkimisi uue partnerluslepingu üle. Nagu on ette nähtud läbirääkimisjuhistes, hõlmab luba muu hulgas elemente, mis on vajalikud selleks, et põhjalikult käsitleda maanteetranspordialaseid suhteid Ühendkuningriigiga pärast üleminekuperioodi lõppu.

Siiski ei ole kindel, kas liidu ja Ühendkuningriigi vaheline leping, millega reguleeritakse nende tulevaseid suhteid selles valdkonnas, on selle perioodi lõpuks jõustunud.

Kõik õigused ja kohustused, mis tulenevad maanteetransporditurule pääsu käsitlevast liidu õigusest, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustega (EÜ) nr 1072/2009⁴ ning (EÜ) nr 1073/2009,⁵ lõppevad 31. detsembril 2020, kui lõpeb väljaastumislepinguga kehtestatud üleminekuperiood. Sellega muutuvad kehtetuks Ühendkuningriigis autoveoettevõtjatele ja bussiveoettevõtjatele välja antud ühenduse tegevusload ning nende lubade omanikud kaotavad seega juurdepääsu liidu autoveo- ja sõitjateveoturule. Samamoodi kaotavad Euroopa Liidu autoveoettevõtjad ja bussiveoettevõtjad kehtivate ühenduse tegevuslubade alusel automaatse juurdepääsu Ühendkuningriigi kaupade autoveo ja sõitjateveo turule.

Sellest järeldub, et kui liidu ja Ühendkuningriigi vahel ei ole pärast üleminekuperioodi lõppu selles küsimuses kokkulepet saavutatud, oleks Euroopa Transpordiministrite Konverents (edaspidi „ECMT“) ainus mitmepoolne kvoodisüsteem, millel kaupade autoveo teenuste jätkumine võiks põhineda, tingimusel, et on olemas ECMT luba. ECMT loaga sõidukiga võib kaupu vedada kõigi 43 süsteemis osaleva riigi vahel, mille hulgas on 26 ELi liikmesriiki (kõik peale Küprose), Ühendkuningriik ja veel 16 riiki. Pärast rahvusvahelist vedu sõiduki registreerimisriigist mõnda muusse ECMT liikmesriiki võib teha kuni kolm vedu väljaspool sõiduki registreerimisriiki, enne kui sõiduk peab registreerimisriiki tagasi pöörduma.

¹ ELT L 29, 31.1.2020, lk 7.

² Nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/135 Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu sõlmimise kohta (ELT L 29, 31.1.2020, lk 1).

³ ELT L 58, 27.2.2020, lk 53.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

Igale liikmesriigile antakse välja piiratud arv ECMT lube ning liikmesriikide pädevad asutused on 2021. aasta load riigisiselt juba ära jaotanud. Lubade hulka ei saa lühikese etteteatamisajaga suurendada. ECMT kvoodid määratakse kindlaks kord aastas ning ECMT liikmesriigile eraldatud lubade arvu muutmise peavad ühehäälselt heaks kiitma kõik ECMT liikmesriigid.

Nagu juba rõhutatud 25. märtsil 2019 vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/501,⁶ võttes arvesse Ühendkuningriigi ja liidu vahelist kaupade autoveo teenuste ja veetud kaupade mahtu (ligikaudu 51 miljonit tonni 2019. aastal; umbes 29 miljonit tonni liidust Ühendkuningriiki ja umbes 22 miljonit tonni Ühendkuningriigist liitu), on ilmne, et üksnes ECMT kvoodisüsteemile toetumine ei ole praegu piisav lahendus, et tagada põhiline kaupade autoveo ühendus pärast üleminekuajaperioodi lõppu.

Ühendkuningriigi ja Euroopa Liidu liikmesriikide vahelise kaupade autoveoga tegelevad peaaegu eranditult Ühendkuningriigi ja liidu autoveoettevõtjad. Kui need ettevõtjad kaotavad õiguse Ühendkuningriigi ja liidu vahel kaupade autoveo teenust osutada, tooks see kaasa tõsised häired, kaasa arvatud seoses avaliku korraga.

Bussiga toimuva sõitjateveo puhul on liidu ja Ühendkuningriigi vahelise vastava kokkuleppe puudumisel ainus olemasolev õigusraamistik bussidega toimuvat rahvusvahelist sõitjate juhuvedu käsitlev kokkulepe⁷ (edaspidi „Interbusi kokkulepe“), mis võiks pärast üleminekuajaperioodi lõppu olla aluseks liidu ja Ühendkuningriigi vahelisele bussidega toimuvale sõitjateveole. Ühendkuningriik andis Interbusi kokkuleppega ühinemise kirja hoiule 29. oktoobril 2020. Seega saab Ühendkuningriigist 1. jaanuaril 2021 iseseisev kokkuleppeosaline. Interbusi kokkulepe hõlmab aga üksnes juhuvedusid ja ei ole seetõttu piisav, et tulla toime häiretega, mis tulenevad liidu õiguse kohaldamise lõppemisest Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis, võttes arvesse suurt hulka inimesi, kes sooviksid jätkuvalt reisida liidu ja Ühendkuningriigi vahel. Kokkuleppeosalised on pidanud läbirääkimisi Interbusi kokkuleppe protokollile üle, mis käsitleb liinivedusid ja eriotstarbelisi liinivedusid bussiga, kuid eeldatavalt ei jõustu see õigeaegselt, et pakkuda toimivat alternatiivset lahendust ajaks vahetult pärast üleminekuajaperioodi lõppu. Seepärast ei ole bussiga toimuvate liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude puhul kehtivates õigusaktides käsitletud selliste teenuste vajadusi ühelt poolt liidu ja teiselt poolt Ühendkuningriigi vahel.

Iirimaa ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osa vahelised piiriüleised bussiveoteenused on eriti olulised piiri aladel elavate kogukondade jaoks, pidades silmas muu hulgas ühise reisi piirkonna raames kogukondade vahelise põhilise ühenduse tagamist. Puudub õiguslik vahend, mis võimaldaks liinivedusid ja eriotstarbelisi liinivedusid korraldavatel bussiveoettevõtjatel võtta sõitjaid peale ja lasta neil maha minna teisel pool piiri asuvatel aladel. Paljude piiriüleste teenuste majanduslik elujõulisus on aga ohus ilma kabotaažvedude õigusega. Liit peaks seetõttu võtma ajutised ja tähtajalised erandolukorra meetmed, et leevendada sellist liidu ja Ühendkuningriigi vahelist ühendust häirida võivat mõju.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on seega kehtestada ajutised meetmed, millega reguleeritakse kaupade autoveo ning sõitjate liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude osutamist ühelt poolt liidu ja teiselt poolt Ühendkuningriigi vahel pärast väljaastumislepingu artiklis 126

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. märtsi 2019. aasta määrus (EL) 2019/501 ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline kaupade ja sõitjate veoühendus seoses Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi väljaastumisega liidust (ELT L 85, 27.3.2019, lk 39).

⁷ ELT L 321, 26.11.2002, lk 13.

osutatud ülemineku perioodi lõppu (artikkel 1). Meetmete eesmärk on säilitada põhiline ühendus kindlalt piiritletud ajavahemikuks (artikkel 2).

Gibraltar ei kuulu käesoleva määruse territoriaalse kohaldamise alasse ning määruses esitatud viited Ühendkuningriigile ei hõlma Gibraltarit.

Eelkõige nähakse käesoleva määruse ettepanekuga ette (artikkel 3), et Ühendkuningriigis asutatud autoveoettevõtjatele antakse ühepoolset õigus teha kahepoolseid vedusid, nii et nad saavad jätkata vedusid oma territooriumi ja liidu vahel.

Määrusega ettepanekuga nähakse ka ette (artikkel 4), et Ühendkuningriigis asutatud bussiveoettevõtjatele antakse ühepoolset õigus teha kahepoolseid bussiga toimuvaid sõitjatevedusid liinivedude või eriotstarbeliste liinivedude raames, nii et nad saavad jätkata sõitjate vedu oma territooriumi ja liidu vahel. Lisaks nähakse määrusega ette, et Iirimaa ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osa vahelistel rahvusvahelistel liinivedudel ja eriotstarbelistel liinivedudel antakse neile ühepoolset õigus võtta sõitjaid peale ja lasta neil maha minna Iirimaa piirilal.

Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjatele antakse õigused tingimusel, et järgitakse kaupu ja sõitjaid vedavate maanteeveoettevõtjate suhtes kohaldatavaid asjakohaseid liidu õigusnorme (artikkel 6) ning et Ühendkuningriik annab liidu maanteeveoettevõtjatele samaväärsed õigused. Määruse ettepanekuga nähakse ette mehhanism (artikkel 7), millega tagatakse, et liidu maanteeveoettevõtjate õigused Ühendkuningriigis on samaväärsed õigustega, mis antakse Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjatele määruse ettepaneku kohaselt. Kui õigused ei ole samaväärsed, on komisjon volitatud võtma delegeeritud õigusaktidega vastu olukorra parandamiseks vajalikud meetmed, sealhulgas Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjatele lubatud mahu, reise arvu või mõlema piiramine. Samaväärsust hinnates ja parandusmeetmeid võttes ei lähtu komisjon üksnes kahe õiguskorra rangest ja vormilisest vastavusest, selle põhjus on märkimisväärsed erinevused kahe turu vahel ning soov vältida üksnes paralleelismil põhinevat lähenemisviisi, mis võib lõpuks liidu huvide vastaseks osutada.

Kuigi määruse ettepaneku eesmärk on tagada ajutiselt põhiline ühendus kaupade ja sõitjate maanteeveol, on selles sätestatud paindlik mehhanism selleks, et liidu autoveoettevõtjatel ja bussiveoettevõtjatel oleksid õiglased ja võrdsed võimalused konkureerida Ühendkuningriigi autoveoettevõtjate ja bussiveoettevõtjatega. Võrdsed tingimused eeldavad seda, et Ühendkuningriik kohaldab ka pärast ülemineku perioodi lõppu kaupade ja sõitjate maanteeveo suhtes piisavalt kõrgeid ja võrreldavaid standardeid järgmistes valdkondades: aus konkurents, kaasa arvatud kartellide, turgu valitseva seisundi kuritarvitamise ja ühinemiste reguleerimine; põhjendamatute valitsuse subsiidiumide keeld; töötajate kaitse ja kõrgetasemeline liiklusohutus; keskkonnakaitse; ohutus ja turvalisus; või maanteeveoettevõtjatele tegevuslubade andmisega või kutseliste juhtide kvalifikatsiooni, väljaõppe ja arstlike läbivaatustega seonduv. Lisaks tuleb tagada, et liidu maanteeveoettevõtjaid ei diskrimineeritaks Ühendkuningriigis ei *de jure* ega *de facto*. Kavandatud määrusega antakse seega komisjonile ülesanne (artikkel 8) jälgida ühelt poolt liidu ja teiselt poolt Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjate vahelise konkurentsi tingimusi ning volitatakse komisjoni võtma delegeeritud õigusaktidega vastu vajalikud meetmed, millega tagatakse kõnealuste tingimuste alatine võrdsus.

Kehtestatakse vajalikud menetlused selleks, et liikmesriigid ja komisjon saaksid kontrollida, kas määruse kohaselt kaupu või sõitjaid vedavad Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjatele on antud asjakohastele normidele vastav tegevusluba või sertifikaat, kas kõiki asjakohaseid riikide ja liidu õigusakte on järgitud ja kas antud õigusi ei ole rikutud.

Määrus (EÜ) nr 1072/2009 ja määrus (EÜ) nr 1073/2009 juba hõlmavad liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelise sõidu käigus läbitava transiidiliikmesriigi territooriumil kulgevat osa. On vaja tagada, et neid määrusi kohaldatakse kaupade autoveo puhul ka sõidu selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, ning bussiteenuste puhul sõidu selle osa suhtes, mis toimub selle liikmesriigi territooriumil, kus sõitjad peale võetakse või kus nad väljuvad (artikkel 9). Sellise laiendamisega tagatakse, et liidu ettevõtjad saavad teha piiriüleseid vedusid Ühendkuningriiki või Ühendkuningriigist ning sõitjateveo puhul lisapeatusi.

Eraldi sättega on meelde tuletatud, et liikmesriigid ei tohi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvates küsimustes Ühendkuningriigiga kahepoolseid maanteetranspordi lepinguid läbi rääkida ega anda Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjatele muid õigusi kui on ette nähtud käesoleva määrusega (artikkel 5). Asjakohased pädevad asutused saavad siiski määruse nõuetekohaseks rakendamiseks vajalikku koostööd teha (artikkel 10), et võimalikult häirimatult hallata autoveo- ja bussiveoteenuseid, mille osutamine jätkub pärast 31. detsembrit 2020.

Artikliga 11 kehtestatakse komisjonile delegeeritud volituste rakendamise eeskirjad delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel, et tagada, et liidu maanteeveoettevõtjatele Ühendkuningriigis antavad õigused on samaväärsed Ühendkuningriigi maanteeveoettevõtjatele antud õigustega ning et liidu vedajaid Ühendkuningriigis ei diskrimineerita.

Artiklis 12 sätestatakse, et käesolevat määrust hakatakse kohaldama alates väljaastumislepinguga kehtestatud üleminekuperioodi lõppemisest, kui Ühendkuningriigiga sõlmitud maanteetranspordi leping ei ole jõustunud, ning selle kohaldamine lõpetatakse hiljemalt 30. juunil 2021. Määruse kohaldamine lõpeb varasemal kuupäeval, kui Ühendkuningriigiga sõlmitud maanteetranspordi leping jõustub või kui seda kohaldatakse ajutiselt enne kõnealust kuupäeva. Välja arvatud erisätted, mida kohaldatakse Iirimaa piirialal Iirimaa ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osa vahel toimuvate rahvusvaheliste liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude suhtes, lõpeb määruse kohaldamine maanteel toimuva sõitjateveoga seotud sätete osas varasemal kuupäeval, kui liidu ja Ühendkuningriigi suhtes jõustub Interbusi kokkuleppe protokoll, mis käsitleb bussiga toimuvat rahvusvahelist sõitjate liinivedu ja eriotstarbelist liinivedu.

Käesolev õigusakt on osa komisjoni võetavast meetmete paketist.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Kavandatava määrus on erinorm (*lex specialis*), milles käsitletak mõningaid tagajärgi, mis tulenevad asjaolust, et kaupade autoveo ja sõitjate bussiga toimuvat vedu reguleerivad liidu eeskirju, eelkõige määrust (EÜ) nr 1072/2009 ja määrust (EÜ) nr 1073/2009 ei kohaldata enam maanteel toimuva kaupade ja sõitjate veo puhul ühelt poolt Ühendkuningriigi ja teiselt poolt liidu vahel. Kavandatud sätted piirduvad sellega, mis on vajalik, et vältida

ebaproportsionaalseid häireid. Neid on kavas kohaldada vaid piiratud aja jooksul. Ettepanek on seega täielikult kooskõlas praegu kehtivate õigusaktidega ja eelkõige määrusega (EÜ) nr 1072/2009 ja määrusega (EÜ) nr 1073/2009.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolev ettepanek täiendab kaupade autovedu reguleerivaid liidu eeskirju, eelkõige määrust (EÜ) nr 1072/2009, ja rahvusvahelisi bussiteenuseid reguleerivaid liidu eeskirju, eelkõige määrust (EÜ) nr 1073/2009. Käesoleva määruse eriline eesmärk ja taust ning ühepoolne iseloom nõuavad paratamatult õiguste andmisel kitsendatud lähenemisviisi kasutamist ning eraldi sätteid selleks, et säilitada võrdsed õigused ja tingimused.

2. **ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

- **Õiguslik alus**

Määruse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

- **Subsidiaarsus**

Määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 1 lõikega 2 ja määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikli 1 lõikega 2 antakse kolmandate riikidega asjakohaste kokkulepete sõlmimise pädevus liidule. Sellise kokkuleppe puudumise korral on käesoleva kavandatava õigusakti eesmärk tagada põhiline ühendus tingimusel, et Ühendkuningriik annab samaväärsed õigused. Selline ühendus oleks tagatud võrdsetel alustel kõikjalt liitu sisenevate ja kõikjalt liidust väljuvate vedude puhul ning sellega välditakse moonutusi siseturul. Seega tuleb meetmed kindlasti võtta liidu tasandil, sest tulemusi ei ole võimalik saavutada liikmesriikide tasandil võetavate meetmetega.

- **Proportsionaalsus**

Kavandatud määrust peetakse proportsionaalseks, sest see võimaldab vältida ebaproportsionaalseid häireid viisil, millega tagatakse ka võrdsed konkurentsitingimused liidu maanteeveoettevõtjate jaoks. Määrus ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik kõnealuse eesmärgi saavutamiseks. See kehtib eelkõige asjakohaste õiguste andmise tingimuste kohta, mis on muu hulgas seotud ausa konkurentsi ja vajadusega, et Ühendkuningriik annaks samaväärsed õigused, ning korra tähtsuse kohta.

- **Vahendi valik**

Kuna õigusaktiga reguleeritakse küsimusi, mis on tihedalt seotud määrusega (EÜ) nr 1072/2009 ja määrusega (EÜ) nr 1073/2009, ning selle eesmärk on sarnaselt kõnealuse määrustega täielikult ühtlustatud konkurentsitingimuste tagamine, peaks see olema määruse vormis. See vorm vastab ka kõige paremini olukorra ja tausta kiireloomulisusele, sest aeg, mis on jäänud üleminekuperioodi lõpuni (olukorras, kus puudub kokkulepe maanteel toimuva kaupade ja sõitjate veo kohta), on direktiivi sätete ülevõtmiseks liiga lühike.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Ei ole kohaldatav käesoleva ettepaneku põhjuseks oleva sündmuse erakorralise, ajutise ja ühekordse laadi tõttu. Ettepanek ei ole seotud kehtivate õigusaktide eesmärkidega.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Liidu ja Ühendkuningriigi vahelise kokkuleppe sõlmimiseks peetavatest läbirääkimistest tulenevaid probleeme ja nende võimalikke lahendusi on tõstatanud mitmed sidusrühmad ja liikmesriikide esindajad.

Liikmesriikide esindajate ja mitmete maanteetranspordi sidusrühmadega on Brüsselis ja liikmesriikides peetud valdkondadevaheliste ja erikohtumiste raames arutatud asjaolu, et väljaastumislepingus sätestatud üleminekuperiood lõpeb 31. detsembril 2020, vajadust valmistuda vältimatuteks muutusteks 1. jaanuaril 2021 ning võimalikke lisameetmeid juhuks, kui kokkuleppele ei jõuta.

Esitatud seisukohtade ühine teema oli vajadus regulatiivse sekkumise järele, et säilitada teatav ühenduse tase kaupade ja sõitjate maanteeveo puhul. Sidusrühmad ei saa liidu kaupade autoveoturule ja sõitjate autoveoturule juurdepääsu suhtes ise eriolukorra meetmeid võtta, et leevendada partnerluslepingu võimaliku puudumise kahjulikku mõju.

Mitu liikmesriiki on eriti rõhutanud vajadust võtta ELi tasandil eriolukorra meetmed, et tagada põhiline ühendus ühelt poolt liidu ja teiselt poolt Ühendkuningriigi vahel juhul, kui puudub kokkulepe kaupade ja sõitjate maanteeveo kohta. Nad tõstsid esile, et kuna ECMT mitmepoolne kvoodisüsteem on kvantitatiivselt ja kvalitatiivselt piiratud, ei ole see piisav ega sobiv varulahendus.

Samuti rõhutati, et Interbusi kokkulepe hõlmab ainult juhuvedusid ning et liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude jaoks ei ole sobivat varulahendust, võttes arvesse, et ei ole loota, et Interbusi kokkuleppe protokoll, milles käsitletakse sõitjate liinivedusid ja eriotstarbelisi liinivedusid, jõustuks liidu ja Ühendkuningriigi jaoks õigeaks ajaks. Samuti rõhutati erilist vajadust piiriüleste bussiveoteenuste järel Iirimaa ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osa vahel.

Neid märkusi on ettepaneku koostamisel nõuetekohaselt arvesse võetud.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Asjaomased sidusrühmad esitasid komisjonile mitmesuguseid hinnanguid selle kohta, kuidas mõjutab Ühendkuningriigi lahkumine maanteetranspordisektorit.

Hinnangutes jõuti järeldusele, et ainus autoveosektoris olemas olev varuvariant, nimelt ECMT mitmepoolne kvoodisüsteem, ei oleks sektori vajaduste rahuldamiseks piisav. 2021. aastaks välja antavate lubade nappus tooks tõenäoliselt kaasa tõsised häired ning kahepoolne kaupade ja sõitjate veosevoog mööda maanteed ei oleks täielikult kaetud. Üle 80 % Ühendkuningriigi

ja liidu vahelistest autovedudest tehakse praegu liidus asutatud autoveoettevõtjate poolt. Liidu huvides on näha ette raamistik, mis kahepoolseid autovedusid põhjendamatult ei piira.

Sidusrühmad rõhutasid ka vajadust tagada liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude jätkumine liidu ja Ühendkuningriigi vahel.

- **Mõjuhindang**

Mõjuhindang ei ole vajalik, sest olukord on erakorraline ja vajadused selle aja jooksul, kui viiakse täide Ühendkuningriigi staatuse muutumise, on piiratud. Puuduvad sisuliselt ja õiguslikult erinevad poliitikavariandid peale esildatud variandi.

- **Põhiõigused**

Käesolev ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUUD ELEMENDID

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ei kohaldata.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

ühiseeskirjade kohta, millega tagatakse põhiline kaupade ja sõitjate maanteeühendus pärast Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingus nimetatud üleminekuperioodi lõppu

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi (edaspidi „Ühendkuningriik“) Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu³ (edaspidi „väljaastumisleping“) sõlmis liit nõukogu otsusega (EL) 2020/135⁴ ning see jõustus 1. veebruaril 2020. Väljaastumislepingu artiklis 126 osutatud üleminekuperiood, mille jooksul kohaldatakse vastavalt väljaastumislepingu artiklile 127 Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis jätkuvalt liidu õigust, lõpeb 31. detsembril 2020. 25. veebruaril 2020 võttis nõukogu vastu otsuse (EL, Euratom) 2020/266,⁵ millega anti luba alustada Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigiga läbirääkimisi uue partnerluslepingu üle. Nagu on ette nähtud läbirääkimisjuhistes, hõlmab luba muu hulgas elemente, mis on vajalikud selleks, et põhjalikult käsitleda maanteetranspordialaseid suhteid Ühendkuningriigiga pärast üleminekuperioodi lõppu.

¹ ELT C , [...], lk .

² ELT C , [...], lk .

³ ELT L 29, 31.1.2020, lk 7.

⁴ Nõukogu 30. jaanuari 2020. aasta otsus (EL) 2020/135 Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu sõlmimise kohta (ELT L 29, 31.1.2020, lk 1).

⁵ ELT L 58, 27.2.2020, lk 53.

Siiski ei ole kindel, kas liidu ja Ühendkuningriigi vaheline kokkulepe, millega reguleeritakse nende tulevase suhteid kaupade ja sõitjate maanteeveo valdkonnas, on selle perioodi lõpuks jõustunud.

- (2) Selles osas, mis puudutab Ühendkuningriigi ning Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide vahelisi suhteid, lõppeksid üleminekuperioodi lõppedes ja erisätete puudumise korral kõik õigused ja kohustused, mis tulenevad turulepääsu käsitlevatest liidu õigusnormidest, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1072/2009⁶ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1073/2009⁷.
- (3) Sellises olukorras oleks rahvusvaheline kaupade ja sõitjate maanteevedu liidu ja Ühendkuningriigi vahel tõsiselt häiritud.
- (4) Gibraltar ei kuulu käesoleva määruse territoriaalse kohaldamise alasse ning määruses esitatud viited Ühendkuningriigile ei hõlma Gibraltarit.
- (5) Ainus alternatiivne õigusraamistik, mille alusel saaks toimuda kaupade maanteevedu liidu ja Ühendkuningriigi vahel, on Euroopa Transpordiministrite Konverentsi (edaspidi „ECMT“) mitmepoolne kvoodisüsteem. Kuna ECMT süsteemi kohaste lubade arv ning sellega hõlmatud autoveoliigid on piiratud, ei ole see süsteem praegu liidu ja Ühendkuningriigi vahelise kaupade autoveo vajaduse täielikuks rahuldamiseks piisav.
- (6) Samuti on oodata tõsiseid häireid sõitjate maanteeveoteenuste puhul, sealhulgas ka seoses avaliku korraga. Pärast üleminekuperioodi lõppu on bussiga toimuvat rahvusvahelist sõitjate juhuvedu käsitlev kokkulepe (edaspidi „Interbusi kokkulepe“) ainus olemasolev õigusraamistik, mille alusel sõitjate bussivedu liidu ja Ühendkuningriigi vahel toimuda saaks. Ühendkuningriigist saab Interbusi kokkuleppe iseseisev osaline 1. jaanuaril 2021. Interbusi kokkuleppe hõlmab siiski üksnes juhuvedusid ja seetõttu ei ole see piisav, et kõrvaldada Ühendkuningriigi ja liidu vaheliste rahvusvaheliste bussivedudega seotud häireid, mis tulenevad üleminekuperioodi lõpust. Interbusi kokkuleppe protokollile üle, mis hõlmab sõitjate liinivedusid ja eriotstarbelisi liinivedusid, on läbi räägitud, ning Ühendkuningriik peaks selle võimalikult kiiresti ratifitseerima. Siiski ei eeldata, et protokoll jõustuks õigeaegselt, et pakkuda toimivat alternatiivset lahendust vahetult pärast üleminekuperioodi lõppu. Seepärast ei käsitleta olemasolevates õigusaktides bussidega toimuva sõitjate liiniveo ja eriotstarbelise liiniveo vajadusi liidu ja Ühendkuningriigi vahel.
- (7) Selleks et hoida ära sellest tulenevaid tõsiseid häireid, sealhulgas seoses avaliku korraga, tuleb kehtestada ajutised meetmed, millega võimaldatakse Ühendkuningriigis tegevusloa saanud autoveoettevõtjatel ja bussiveoettevõtjatel tegeleda kaupade ja sõitjate maanteeveoga Ühendkuningriigi ja liidu vahel või Ühendkuningriigi territooriumilt ühe või enama liikmesriigi kaudu Ühendkuningriigi territooriumile. Selleks et tagada nõuetekohane tasakaal Ühendkuningriigi ja liidu vahel, peab selliselt

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

antud õiguste tingimuseks olema samaväärsete õiguste andmine ning nende suhtes tuleb kohaldada teatavaid ausat konkurentsi tagavaid tingimusi.

- (8) Iirimaa ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osa vahelised piiriüleised bussiveoteenused on eriti olulised piirialadel elavate kogukondade jaoks, pidades silmas muu hulgas ühise reisipiirkonna raames kogukondadevahelise põhilise ühenduse tagamist. Seetõttu peaks Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatel olema jätkuvalt lubatud Iirimaa piirialadel sõitjaid peale võtta ja maha panna Iirimaa ja Ühendkuningriigi Põhja-Iirimaa osa vahel toimuva rahvusvahelise sõitjate bussiveo teenuste raames
- (9) Meetmete ajutise iseloomu arvessevõtmiseks, kuid pretsedenti loomata, tuleks käesolevas määruses sätestatud meetmeid kohaldada vaid lühikese aja kestel. Autovedude puhul kehtestatakse ajaline piirang, pidades silmas võimaliku põhilise ühenduse kehtestamist ECMT süsteemi raames ning piiramata liidu ja Ühendkuningriigi vahelist kaupade autovedu reguleeriva tulevase kokkuleppe jõustumist ning transporti käsitlevate tulevaste liidu normide jõustumist. Sõitjate bussiveo puhul kehtestatakse ajaline piirang selleks, et Interbusi kokkuleppe liinivedusid ja eriotstarbelisi liinivedusid käsitlev protokoll saaks jõustuda ja seda saaks Ühendkuningriigi suhtes kohaldada, kas sellel viisil, et Ühendkuningriik ratifitseerib protokollid või ühineb sellega, piiramata võimalike kokkulepete sõlmimist liidu ja Ühendkuningriigi vahel selles küsimuses tulevikus.
- (10) ELi lepingu artiklis 5 sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (11) Eespool osutatud üleminekuperioodi lõpuga seotud olukorra kiireloomulisuse tõttu on asjakohane teha erand kaheksa nädala pikkusest tähtajast, millele on osutatud Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokollid nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4.
- (12) Käesolev määrus peaks jõustuma kiireimas korras ja seda tuleks kohaldada alates väljaastumislepinguga kehtestatud üleminekuperioodi lõpule järgnevast päevast, välja arvatud juhul, kui Ühendkuningriigiga sõlmitud maanteetranspordi leping on selleks kuupäevaks jõustunud. Käesoleva määruse kohaldamine peaks lõppema mõlema lepinguosalise maanteetranspordi käsitleva rahvusvahelise lepingu jõustumise kuupäeval või ajutise kohaldamise kuupäeval. Kui välja arvata erisätted, mida kohaldatakse Iirimaa piirialal Iirimaa ja Ühendkuningriigi puhul Põhja-Iirimaa vahel toimuvate rahvusvaheliste liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude raames, tuleks bussiga toimuvate liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude korraldamise õiguse kohaldamine lõpetada kuupäeval, mil liidu ja Ühendkuningriigi suhtes jõustub Interbusi kokkuleppe protokoll, mis käsitleb bussiga toimuvat rahvusvahelist sõitjate liinivedu ja eriotstarbelist liinivedu. Kohaldamine tuleks igal juhul lõpetada 30. juunil 2021.
- (13) Komisjonile tuleks delegeerida õigus võtta turu vajadustest lähtuvalt vastu ELi toimimise lepingu artikli 290 kohaseid õigusakte, et taastada samaväärsus õiguste vahel, mille liit on andnud Ühendkuningriigi autoveoettevõtjatele ja Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatele ning Ühendkuningriik liidu autoveoettevõtjatele ja liidu bussiveoettevõtjatele, sealhulgas juhul, kui Ühendkuningriigi antud õigused on antud päritoluliikmesriigi alusel või need ei ole muul viisil samaväärselt kõigile liidu

ettevõtjatele kättesaadavad, ning heastada liidu autoveoettevõtjaid ja liidu bussiveoettevõtjaid kahjustanud ebaausa konkurentsi juhtumeid.

- (14) Delegeeritud õigusaktid peaksid olema kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega ning nende tingimused peaksid olema sama ulatusega kui probleemid, mida tekitavad samaväärsete õiguste andmata jätmise või ebaõiglasel konkurentsitingimused. Komisjon peaks kaaluma käesoleva määruse kohaldamise peatamist ainult kõige tõsisemate juhtumite korral, kui Ühendkuningriik ei anna liidu autoveoettevõtjatele või bussiveoettevõtjatele samaväärseid õigusi või kui antud õigused on minimaalsed või kui Ühendkuningriigi autoveoettevõtjate või Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjate konkurentsitingimused erinevad liidu ettevõtjate omadest nii palju, et kõnealuste teenuste pakkumine ei ole liidu ettevõtjate jaoks majanduslikult tasuv.
- (15) Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel on eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁸ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist. Peaks olema tagatud, et ükski selline delegeeritud õigusakt ei mõjuta põhjendamatult siseturu nõuetekohast toimimist,
- (16) Tagamaks, et Ühendkuningriigi poolt liidu autoveoettevõtjatele ja liidu bussiveoettevõtjatele antud õigused, mis on samaväärsed käesoleva määrusega Ühendkuningriigi autoveoettevõtjatele ja Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatele antud õigustega, on kättesaadavad kõigile liidu ettevõtjatele, tuleks määruste (EÜ) nr 1072/2009 ja (EÜ) nr 1073/2009 kohaldamisala ajutiselt laiendada. Need määrused hõlmavad juba liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelise sõidu käigus läbitava transiidiliikmesriigi territooriumil kulgevat osa. Niisugusel juhul tuleb aga tagada, et määrust (EÜ) nr 1072/2009 kohaldatakse ka sõidu selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine, ning et määrust (EÜ) nr 1073/2009 kohaldatakse ka sõidu selle osa suhtes, mis toimub selle liikmesriigi territooriumil, kus sõitjad peale võetakse või kus nad väljuvad. Niisuguse laienduse eesmärk on tagada, et liidu ettevõtjad saavad teha piiriüleseid vedusid Ühendkuningriiki või Ühendkuningriigist ning sõitjateveo puhul lisapeatusi,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1
Kohaldamisala

Käesolevas määruses sätestatakse ajutised meetmed, millega reguleeritakse kaupade autovedu ning bussiga toimuvat sõitjate liinivedu ja eriotstarbelist liinivedu liidu ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi („Ühendkuningriik“) vahel pärast väljaastumislepingu artiklis 126 osutatud üleminekuperioodi lõppu.

⁸ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

Artikkel 2
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „sõiduk“ –
 - (a) kaupade autoveo puhul Ühendkuningriigis registreeritud mootorsõiduk või ühendatud autorong (millest vähemalt mootorsõiduk on Ühendkuningriigis registreeritud), mida kasutatakse eranditult selliste kaupade veoks, mis kuuluvad ettevõtjale või ettevõtja on need järelmaksuga ostnud või rentinud, kusjuures rentimise korral peab sõiduk vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2006/1/EÜ⁹ sätestatud tingimustele;
 - (b) sõitjateveo korral buss;
- (2) „lubatud kaupade autovedu“ –
 - (a) koormaga vedu, mis tehakse sõidukiga liidu territooriumilt Ühendkuningriigi territooriumile või vastupidi ning mis võib, aga ei pruugi läbida ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi;
 - (b) koormaga vedu sõidukiga Ühendkuningriigi territooriumilt Ühendkuningriigi territooriumile, läbides liidu territooriumi;
 - (c) punktides a ja b osutatud veoga seotud tühisõit;
- (3) „bussiga toimuv lubatud sõitjatevedu“ –
 - (a) bussiga tehtav sõit sõitjate vedamiseks liidu territooriumilt Ühendkuningriigi territooriumile või vastupidi ning mis võib, aga ei pruugi läbida ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi;
 - (b) bussiga tehtav sõit sõitjate vedamiseks Ühendkuningriigi territooriumilt Ühendkuningriigi territooriumile, läbides liidu territooriumi;
 - (c) punktides a ja b osutatud veoga seotud sõit, mille puhul sõitjaid ei veeta;
 - (d) sõitjate pealevõtt ja mahapanek Iirimaa piirialal Iirimaa ja Ühendkuningriigi puhul Põhja-Iirimaa vahel toimuvate rahvusvaheliste liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude raames;
- (4) „Iirimaa piiriala“ – Iirimaa maakonnad, mis asuvad Iirimaa ja Ühendkuningriigi puhul Põhja-Iirimaa vahelisel maismaapiiril;
- (5) „liidu autoveoettevõtja“ – kaupade autoveoga tegelev ettevõtja, kellel on määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 4 kohane kehtiv ühenduse tegevusluba;

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2006. aasta direktiiv 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 33, 4.2.2006, lk 82).

- (6) „Ühendkuningriigi autoveoettevõtja“ – Ühendkuningriigis asuv ettevõtja, kellel on luba tegeleda kaupade autoveoga ja kes omab kehtivat tegevusluba, mis on välja antud rahvusvaheliseks lubatud kaupade autoveoks;
- (7) „Ühendkuningriigi tegevusluba“ – Ühendkuningriigi autoveoettevõtja puhul Ühendkuningriigi väljastatud tegevusluba rahvusvaheliseks lubatud kaupade autoveoks ning Ühendkuningriigi bussiveoettevõtja puhul Ühendkuningriigi väljastatud tegevusluba bussiga toimuvaks rahvusvaheliseks lubatud sõitjateveoks;
- (8) „buss“ – Ühendkuningriigis registreeritud sõiduk, mis on oma ehituse ja varustuse poolest sobiv ja ette nähtud rohkem kui üheksa sõitja (koos juhiga) vedamiseks;
- (9) „liinivedu“ – sõitjate vedu kindlate vaheaegade järel kindlaksmääratud marsruudil, kusjuures sõitjad võetakse peale ja pannakse maha varem kindlaks määratud peatustes;
- (10) „eriotstarbeline liinivedu“ – mis tahes vedaja korraldatav teatavate sõitjaterühmade liinivedu, millest muud sõitjad on välja arvatud;
- (11) „liidu bussiveoettevõtja“ – sõitjate bussiveoga tegelev ettevõtja, kellel on määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikli 4 kohane kehtiv ühenduse tegevusluba;
- (12) „Ühendkuningriigi bussiveoettevõtja“ – Ühendkuningriigis asuv ettevõtja, kellel on luba tegeleda bussiga toimuva sõitjateveoga ja kes omab kehtivat tegevusluba bussiga toimuvaks rahvusvaheliseks lubatud sõitjateveoks;
- (13) „ettevõtja“ – autoveoettevõtja või bussiveoettevõtja;
- (14) „konkurentsioigus“ – mis tahes õigus, milles käsitletakse järgmisi teguviise, juhul kui need võivad mõjutada kaupade autoveo teenuseid või bussiveoteenuseid:
- (a) tegevus, mis seisneb järgmises:
- i) autoveoettevõtjate või bussiveoettevõtjate vahelised kokkulepped, autoveoettevõtjate või bussiveoettevõtjate ühenduste otsused ja kooskõlastatud tegevus, mille eesmärk või tagajärg on konkurensi takistamine, piiramine või kahjustamine,
 - ii) turgu valitseva seisundi kuritarvitamine ühe või mitme autoveoettevõtja või bussiveoettevõtja poolt;
 - iii) Ühendkuningriigi võetud või jõus hoitud meetmed, mis hõlmavad avalik-õiguslikke ettevõtjaid ja selliseid ettevõtjaid, kellele Ühendkuningriik on andnud eri- või ainuõigusi, ning mis on vastuolus alapunktiga i või ii;
- (b) autoveoettevõtjate või bussiveoettevõtjate koondumised, mis märkimisväärselt takistavad tõhusat konkurentsi, eelkõige turgu valitseva seisundi loomise või tugevdamise tagajärjel;
- (15) „subsiidium“ – igasugune kasutoov rahaline panus, mille valitsus või muu mis tahes tasandi avaliku sektori asutus on ettevõtjale andnud ja mis hõlmab järgmist:

- (a) otsene raha ülekandmine, nt toetused, laenud või paigutused omakapitali, võimalikud raha otseülekanded, ja ettevõtja kohustuste ülevõtmine, nt laenutagatiste kujul, kapitalisüstid, ettevõtja omandamine, pankrotikaitse või kindlustus;
- (b) loobumine muul juhul maksmisele kuuluvast tulust või selle kogumata jätmine;
- (c) selliste kaupade või teenustega varustamine, mis ei ole osa üldisest taristust, või kaupade või teenuste ostmine;
- (d) maksed rahastamismehhanismi, eraõigusliku asutuse suunamine või sellele ülesande andmine täita üht või mitut alapunktides a, b ja c osutatud funktsiooni, mis tavaliselt kuulub valitsuse või muu avaliku sektori asutuse pädevusse ja mille menetlus ei erine sisuliselt tavapäraselt valitsuse järgitavast menetlusest;

valitsus või muu avaliku sektori asutus võib anda rahalist toetust ainult juhul, kui samasugust rahalist toetust annaks ka turumajanduse tingimustes tegutsev ja kõnealuse avalik-õigusliku asutusega samas olukorras olev eraettevõtja, kes juhindub kasumlikkusest;

- (16) „sõltumatu konkurentsiasutus“ – konkurentsioiguse kohaldamise ja selle täitmise tagamise ning subsiidiumide järelevalve eest vastutav asutus, mis vastab järgmistele tingimustele:
 - (a) asutus on oma tegevuses sõltumatu ja tal on oma ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid;
 - (b) oma ülesannete täitmisel ja volituste kasutamisel on asutusele tagatud sõltumatus poliitilisest või muust välisest mõjutamisest ja ta tegutseb erapooletult;
 - (c) asutuse otsused vaadatakse läbi kohtus;
- (17) „diskrimineerimine“ – igasugune objektiivse põhjenduseeta vahetegemine kaupade autoveo teenuste või bussiveoteenuste osutamiseks kasutatavate kaupade või teenuste, sealhulgas avalike teenuste pakkumisel või kaupade autoveo teenuste või bussiveoteenuste käsitlemisel asjaomaste avalik-õiguslike asutuste poolt;
- (18) „liidu territoorium“ – liikmesriikide territoorium, mille suhtes kohaldatakse ELi lepingut ja ELi toimimise lepingut nimetatud lepingutes sätestatud tingimustel.

Artikkel 3

Lubatud kaupade autoveo korraldamise õigus

1. Ühendkuningriigi autoveoettevõtjad võivad käesolevas määruses sätestatud tingimustel lubatud kaupade autoveoga tegeleda.
2. Ühendkuningriigis asuvad füüsilised ja juriidilised isikud võivad ilma tegevusloata tegeleda järgmiste lubatud kaupade autoveo liikidega:

- (a) postivedu universaalteenusena,
- (b) kahjustatud või rikkis sõidukite vedu,
- (c) kaupade autovedu mootorsõidukitega, mille suurim lubatud täismass koos haagisega ei ületa 3,5 tonni;
- (d) meditsiinitoodete, -aparaatide, -seadmete ja muude arstiabiks vajalike kaupade vedu hädaolukorras, eelkõige looduskatastroofide korral,
- (e) kaupade autovedu järgmistel tingimustel:
 - i) veetav kaup on ettevõtja omand või vara, mille ettevõtja on müünud, ostnud, rendile andnud või rendile võtnud, tootnud, kaevandanud, töödeldud või remontinud;
 - ii) sõidu eesmärk on kaupade vedamine ettevõttesse või ettevõttest või kaupade ettevõttesisene või -väline ümberpaigutamine ettevõtja oma tarbeks;
 - iii) sellise veo puhul kasutatavaid mootorsõidukeid juhivad ettevõtja poolt töövõetud töötajad või lepingulise kohustuse alusel ettevõtte käsutusse antud töötajad;
 - iv) kaupu vedavad sõidukid kuuluvad ettevõtjale või ettevõtja on need järelmaksuga ostnud või rentinud, kusjuures viimasel juhul vastavad sõidukid tingimustele, mis on ette nähtud direktiiviga 2006/1/EÜ, ning
 - v) selline vedu on ettevõtjale ainult lisategevusala.

Artikkel 4

Bussiga toimuvate liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude korraldamise õigus

1. Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjad võivad käesolevas määruses sätestatud tingimustel korraldada bussiga toimuvat lubatud sõitjatevedu, kui tegemist on liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedudega.
2. Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatel peab bussiga toimuvate lubatud liinivedude ja eriotstarbeliste liinivedude rendi või tasu eest korraldamiseks olema luba, mis on välja antud enne käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva kooskõlas määruse (EÜ) nr 1073/2009 artiklitega 6–11.
3. Käesoleva artikli lõike 2 kohaseid kehtivaid lube võib käesoleva artikli lõikes 1 osutatud eesmärkidel kooskõlas määruse (EÜ) nr 1073/2009 artiklites 6–11 sätestatud normide ja menetlustega edasi kasutada kuni 30. juunini 2021, tingimusel et need senikaua kehtivad ning neid on samadel tingimustel pikendatud või nende puhul on muudetud ainult peatusi, hindu või graafikuid.
4. Bussiga toimuv lubatud sõitjatevedu, mida korraldavad Ühendkuningriigis asuvad füüsilised või juriidilised isikud mitteäriilistel ja mittetulunduslikel eesmärkidel, võib toimuda ilma tegevusloata, kui:

- (a) veod on sellele füüsilisele või juriidilisele isikule ainult kõrvaltegevus ning
- (b) kasutatavad sõidukid kuuluvad nimetatud füüsilisele või juriidilisele isikule või ta on need omandanud järelmaksuga või neid kasutatakse pikaajalise liisinglepingu alusel ja neid juhivad füüsilise või juriidilise isiku töötaja, kõnealune füüsiline isik või tema poolt tööle võetud isik või ettevõtja poolt tööle võetud või lepingulise kohustuse alusel ettevõtte käsutusse antud töötajad.

Kõnealuste vedude puhul ei kohaldata ühtegi liidus kehtivat loasüsteemi, tingimusel et sellega tegeval isikul on riiklik tegevusluba, mis on kooskõlas määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikli 3 lõikega 2 välja antud enne käesoleva määruse artikli 12 lõike 2 esimeses lõigus sätestatud esimest kohaldamise päeva.

5. Sõiduki vahetus või veo katkestamine selleks, et kasutada ülejäänud sõiduks muud transpordivahendit, ei mõjuta käesoleva määruse kohaldamist.

Artikkel 5

Kahepoolsed lepingud või kokkulepped

Liikmesriigid ei pea läbirääkimisi ega sõlmi kahepoolseid lepinguid ega kokkuleppeid Ühendkuningriigiga küsimustes, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse.

Ilma et see piiraks kehtivate mitmepoolsete kokkulepete kohaldamist, ei anna need muul viisil Ühendkuningriigi autoveoettevõtjatele või Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatele muid õigusi kui need, mis on antud käesoleva määrusega.

Artikkel 6

Sotsiaalsed ja tehnilised normid

Käesoleva määruse kohase lubatud kaupade autoveo või bussiga toimuva lubatud sõitjateveo käigus tuleb täita järgmisi norme:

- (a) liikuvate töötajate ja füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevate sõidukijuhtide puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ¹⁰ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (b) teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006¹¹ sätestatud nõudeid;
- (c) autovedudel kasutatavate sõidumeerikute puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 165/2014¹² sätestatud nõudeid;

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute töötaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85

- (d) juhtide alus- ja jätkuõppe puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ¹³ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (e) teatavate maanteesõidukite maksimaalmõõtmete ja täismassi puhul nõukogu direktiivi 96/53/EÜ¹⁴ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (f) teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise puhul nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ¹⁵ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (g) turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustusliku kasutamise suhtes sõidukites nõukogu direktiivi 91/671/EMÜ¹⁶ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid;
- (h) töötajate lähetamise puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 96/71/EÜ¹⁷ kohaselt liikmesriikides sätestatud nõudeid.
- (i) sõitjate õiguste puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 181/2011¹⁸ sätestatud nõudeid.

Artikkel 7 **Õiguste samaväärsus**

1. Komisjon teeb seiret õiguste üle, mille Ühendkuningriik on liidu autoveoettevõtjatele ja liidu bussiveoettevõtjatele andnud, ja nende õiguste teostamise tingimuste üle.
2. Kui komisjon teeb kindlaks, et Ühendkuningriigi poolt liidu autoveoettevõtjatele või liidu bussiveoettevõtjatele antud õigused ei ole kas *de jure* või *de facto* samaväärsed käesoleva määruse kohaselt Ühendkuningriigi ettevõtjatele antud õigustega või et need õigused ei ole kõikidele liidu autoveoettevõtjatele või liidu bussiveoettevõtjatele võrdselt kättesaadavad, võtab ta samaväärsuse taastamiseks viivitamatult ja kooskõlas artikliga 11 vastu delegeeritud õigusaktid, et teha järgmist:
 - (a) peatada artikli 3 lõigete 1 ja 2 või artikli 4 lõigete 1–4 kohaldamine, kui liidu ettevõtjatele ei anta samaväärsed õigusi või kui antud õigused on minimaalsed;

autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiiv 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

¹⁴ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

¹⁵ Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27).

¹⁶ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/671/EMÜ turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustusliku kasutamise kohta sõidukites (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 26).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/71/EÜ, 16. detsember 1996, töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1).

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 181/2011, mis käsitleb bussisõitjate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 55, 28.2.2011, lk 1).

- (b) piirata Ühendkuningriigi autoveoettevõtjatele või Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatele lubatud mahtu, reise arvu või mõlemat või
- (c) kehtestada sõiduki liikide või liiklemistingimustega seotud tegevuspiirangud.

Artikkel 8
Aus konkurents

1. Komisjon teeb seiret tingimuste üle, mille kohaselt liidu ettevõtjad konkureerivad Ühendkuningriigi ettevõtjatega käesoleva määrusega hõlmatud kaupade autoveo teenuste või bussiveoteenuste osutamisel.
2. Kui komisjon teeb kindlaks, et käesoleva artikli lõikes 1 osutatud tingimused on mõne käesoleva artikli lõikes 3 osutatud olukorra tulemusena märgatavalt ebasoodsamad kui Ühendkuningriigi ettevõtjatele kehtivad tingimused, võtab ta olukorra parandamiseks viivitamatult ja kooskõlas artikliga 11 vastu delegeeritud õigusaktid, et teha järgmist:
 - (a) peatada artikli 3 lõigete 1 ja 2 või artikli 4 lõigete 1–4 kohaldamine, kui Ühendkuningriigi autoveoettevõtjatele või Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatele kehtivad konkurentsitingimused erinevad liidu ettevõtjatele kehtivatest konkurentsitingimustest nii palju, et teenuste pakkumine ei ole viimaste jaoks enam majanduslikult tasuv;
 - (b) piirata Ühendkuningriigi autoveoettevõtjatele või Ühendkuningriigi bussiveoettevõtjatele lubatud mahtu, reise arvu või mõlemat või
 - (c) kehtestada sõiduki liikide või liiklemistingimustega seotud tegevuspiirangud.
3. Lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusaktid võetakse nimetatud lõikes osutatud tingimustel vastu järgmiste olukordade parandamiseks:
 - (a) toetuste andmine Ühendkuningriigi poolt;
 - (b) Ühendkuningriigi suutmatus kehtestada või tõhusalt kohaldada konkurentsialaseid õigusakte;
 - (c) Ühendkuningriigi suutmatus luua või hoida töös sõltumatut konkurentsiasutust;
 - (d) Ühendkuningriigis kohaldatakse töötajate kaitse, ohutuse, turvalisuse ja keskkonna suhtes standardeid, mis on madalamad kui liidu õiguses sätestatud standardid, või liidu õiguse asjakohaste sätete puudumise korral madalamad kui kõigi liikmesriikide poolt kehtestatud standardid või igal juhul madalamad kui asjaomased rahvusvahelised standardid;
 - (e) Ühendkuningriigis kohaldatakse autoveoettevõtjatele või bussiveoettevõtjatele tegevusloa andmisel standardeid, mis on leebemad kui need, mis on ette nähtud määrusega (EÜ) nr 1071/2009;

- (f) Ühendkuningriigis kohaldatakse kutseliste juhtide alus- ja jätkuõppe suhtes standardeid, mis on leebemad kui need, mis on ette nähtud direktiiviga 2003/59/EÜ;
 - (g) Ühendkuningriigis kohaldatakse teede maksustamise eeskirju, mis erinevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 1999/62/EÜ¹⁹ sätestatud eeskirjadest, ning
 - (h) liidu ettevõtjaid diskrimineeritakse mis tahes viisil.
4. Lõike 1 kohaldamiseks võib komisjon Ühendkuningriigi pädevatelt asutustelt või Ühendkuningriigi ettevõtjatelt teavet taotleda. Kui nad ei esita taotletud teavet komisjoni määratud mõistliku ajavahemiku jooksul või kui nad esitavad ebatäielikku teavet, võib komisjon toimida vastavalt lõikele 2.

Artikkel 9

Määruste (EÜ) nr 1072/2009 ja (EÜ) nr 1073/2009 laiendamine

1. Liidu territooriumi ja Ühendkuningriigi territooriumi vahelisel kaupade veol, mida teostab liidu autoveoettevõtja, kes tugineb käesoleva määruse artiklis 7 osutatud Ühendkuningriigi antud õigustele, mis on samaväärsed käesoleva määruse alusel antud õigustega, kohaldatakse määrust (EÜ) nr 1072/2009 sõidu selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub peale- või mahalaadimine.
2. Liidu territooriumi ja Ühendkuningriigi territooriumi vahelisel sõitjateveol, mida teostab liidu bussiveoettevõtja, kes tugineb käesoleva määruse artiklis 7 osutatud Ühendkuningriigi antud õigustele, mis on samaväärsed käesoleva määruse alusel antud õigustega, kohaldatakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 sõidu selle osa suhtes, mis tehakse selle liikmesriigi territooriumil, kus toimub pealevõtmine või väljumine.

Artikkel 10

Konsulterimine ja koostöö

1. Liikmesriikide pädevad asutused konsulterivad ja teevad koostööd Ühendkuningriigi pädevate asutustega, kui see on vajalik käesoleva määruse rakendamise tagamiseks.
2. Komisjoni taotlusel edastavad liikmesriigid käesoleva artikli lõike 1 kohaselt saadud teabe või muu artiklite 7 ja 8 rakendamise seisukohalt asjakohase teabe asjatu viivitusega komisjonile.

Artikkel 11

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Artikli 7 lõikes 2 ja artikli 8 lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kuni 30. juunini 2021.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).

2. Enne artikli 7 lõike 2 või artikli 8 lõike 2 kohase delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
3. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Artikkel 12 *Jõustumine ja kohaldamine*

1. Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates päevast, mis järgneb päevale, mil vastavalt väljaastumislepingu artiklitele 126 ja 127 lõpeb liidu õiguse kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis.

Seda ei kohaldata siiski juhul, kui liidu ja Ühendkuningriigi vahel sõlmitud, maanteetransporti reguleeriv rahvusvaheline leping on selleks kuupäevaks jõustunud.

3. Käesoleva määruse kohaldamine lõpeb liidu ja Ühendkuningriigi vahel sõlmitud, maanteetransporti käsitleva rahvusvahelise lepingu jõustumise kuupäeval või vajaduse korral ajutise kohaldamise kuupäeval.

Kui välja arvata bussiga toimuv sõitjatevedu, millele on osutatud artikli 2 lõike 3 punktis d, lõpetatakse käesoleva määruse bussiga toimuvat sõitjatevedu käsitlevate sätete kohaldamine kuupäeval, mil liidu ja Ühendkuningriigi suhtes jõustub Interbusi kokkuleppe protokoll, mis käsitleb bussiga toimuvat rahvusvahelist sõitjate liinivedu ja eriotstarbelist liinivedu.

4. Käesoleva määruse kohaldamine lõpetatakse igal juhul hiljemalt 30. juunil 2021.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja