



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 10. joulukuuta 2020  
(OR. en)

13903/20

---

---

Toimielinten välinen asia:  
2020/0362 (COD)

---

---

UK 105  
PREP-BXT 57  
TRANS 591  
CODEC 1318

## EHDOTUS

---

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	10. joulukuuta 2020
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2020) 826 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS yhteisistä säännöistä maanteiden perusluonteisten tavara- ja henkilöliikennedyhteyksien varmistamiseksi Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä koskevassa sopimuksessa tarkoitetun siirtymäkauden päättymisen jälkeen

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2020) 826 final.

---

Liite: COM(2020) 826 final



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 10.12.2020  
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Ehdotus

## **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**

**yhteisistä säännöistä maanteiden perusluonteisten tavara- ja henkilöliikenneyhteyksien  
varmistamiseksi Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan  
eroamista Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä koskevassa  
sopimuksessa tarkoitetun siirtymäkauden päättymisen jälkeen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Yhdistynyt kuningaskunta on eronnut unionista 1. helmikuuta 2020 alkaen Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 50 artiklan nojalla. Sopimus Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä<sup>1</sup>, jäljempänä 'erosopimus', tehtiin unionin osalta neuvoston päätöksellä (EU) 2020/135<sup>2</sup>, ja se tuli voimaan 1. helmikuuta 2020. Erosopimuksen 126 artiklassa tarkoitettu siirtymäkausi, jonka aikana unionin oikeutta sovelletaan edelleen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa mainitun sopimuksen 127 artiklan mukaisesti, päättyy 31. joulukuuta 2020.

Neuvosto antoi 25. helmikuuta 2020 päätöksen (EU, Euratom) 2020/266 luvan antamisesta aloittaa neuvottelut Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan kanssa uuden kumppanuussopimuksen tekemiseksi<sup>3</sup>. Neuvotteluohjeiden mukaisesti lupa kattaa muun muassa seikat, jotka ovat tarpeen, että voidaan käsitellä kattavasti tieliikenteeseen liittyvää suhdetta Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa siirtymäkauden päätyttyä.

On kuitenkin epävarmaa, onko unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välinen sopimus, joka koskee niiden tulevaa suhdetta tällä alalla, tullut voimaan tämän kauden päättymiseen mennessä.

Kaikki unionin oikeudesta johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka koskevat neuvoston asetuksella (EY) N:o 1072/2009<sup>4</sup> ja asetuksella (EY) N:o 1073/2009<sup>5</sup> vahvistettua pääsyä tieliikennemarkkinoille, lakkaavat 31. joulukuuta 2020, jolloin erosopimuksessa vahvistettu siirtymäkausi päättyy. Tämä johtaa siihen, että Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille ja linja-autoliikenteen harjoittajille myöntämät yhteisön liikenneluvat lakkaavat olemasta voimassa ja sen myötä päättyy myös tällaisten liikennelupien haltijoiden pääsy unionin maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen markkinoille. Vastaavasti Euroopan unionin maanteiden tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen harjoittajat menettävät voimassa oleviin yhteisön liikennelupiin perustuvan automaattisen pääsyn Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavara- ja henkilöliikennemarkkinoille.

Tästä seuraa, että jos unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä ei ole asiaa koskevaa sopimusta siirtymäkauden päätyttyä, Euroopan liikenneministerikonferenssin (CEMT) monenvälinen kiintiöjärjestelmä olisi ainoa oikeudellinen kehys, johon tällaisten maanteiden tavaraliikenteen palvelujen jatkaminen perustuisi, ja tämä edellyttäisi CEMT-lupaa. CEMT-luvalla varustettu ajoneuvo voi kuljettaa tavaroita minkä tahansa järjestelmään osallistuvan 43

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

<sup>2</sup> Neuvoston päätös (EU) 2020/135, annettu 30 päivänä tammikuuta 2020, Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä koskevan sopimuksen tekemisestä (EUVL L 29, 31.1.2020, s. 1).

<sup>3</sup> EUVL L 58, 27.2.2020, p. 53

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>5</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

maan välillä, muun muassa 26:n EU-jäsenvaltion välillä (kaikki paitsi Kypros) sekä Yhdistyneen kuningaskunnan ja 16 muun maan välillä. Kun ajoneuvolla on harjoitettu kansainvälistä tavaraliikennettä sen rekisteröintimaasta toiseen CEMT-jäsenvaltioon, sillä voidaan suorittaa enintään kolme kuljetusta, joissa rekisteröintimaa ei ole mukana, ennen kuin ajoneuvon on palattava maahan, jossa se on rekisteröity.

CEMT-lupien määrä on rajoitettu kunkin jäsenvaltion osalta, ja kunkin jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat jo jakaneet vuoden 2021 luvat kansallisella tasolla. Niiden määrää ei voida lisätä lyhyellä varoitusaajalla. CEMT-kiintiöt vahvistetaan vuosittain, ja kaikkien CEMT-jäsenvaltioiden on hyväksyttävä yksimielisesti kaikki CEMT-jäsenvaltiolle myönnettävien lupien määrää koskevat muutokset.

Kuten jo 25. maaliskuuta 2019 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/501<sup>6</sup> tuotiin esiin, kun otetaan huomioon maanteiden tavaraliikenteen ja Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin välillä maanteitse kuljetettujen tavaroiden määrät (noin 51 miljoonaa tonnia vuonna 2019, josta noin 29 miljoonaa tonnia unionista Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja 22 miljoonaa tonnia Yhdistyneestä kuningaskunnasta unioniin), on selvää, ettei CEMT-kiintiöjärjestelmän käyttö yksinään ole riittävä ratkaisu perusluonteisten maanteiden tavaraliikenneyhteyksien turvaamiseen välittömästi siirtymäkauden päätyttyä.

Yhdistyneen kuningaskunnan ja jäsenvaltioiden välinen maanteiden tavaraliikenne on lähes kokonaan Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien hallussa. Se, että nämä toimijat menettävät oikeutensa harjoittaa maanteiden tavaraliikennettä Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin välillä, aiheuttaisi sen vuoksi vakavia häiriöitä, jotka voisivat näkyä myös yleisessä järjestyksessä.

Mitä tulee linja-autoilla harjoitettavaan henkilöliikenteeseen, jos unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä ei ole asiaa koskevaa sopimusta, sopimus linja-autoilla harjoitettavasta satunnaisesta kansainvälisestä matkustajaliikenteestä<sup>7</sup>, jäljempänä 'Interbus-sopimus', on ainoa oikeudellinen kehys, johon henkilöiden kuljettaminen linja-autolla unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä voisi perustua siirtymäkauden päätyttyä. Yhdistynyt kuningaskunta talletti liittymiskirjansa Interbus-sopimukseen 29. lokakuuta 2020. Siitä tulee näin ollen Interbus-sopimuksen erillinen sopimuspuoli 1. tammikuuta 2021. Interbus-sopimus koskee kuitenkin vain satunnaisia palveluja, minkä vuoksi se ei ole riittävä korjaamaan häiriöitä, jotka johtuvat siitä, että unionin oikeutta ei enää sovelleta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa, kun otetaan huomioon niiden henkilöiden suuri määrä, jotka haluavat edelleen matkustaa unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä. Sopimuspuolet neuvottelivat Interbus-sopimukseen liitettävän pöytäkirjan, jota sovelletaan linja-autoilla harjoitettavaan säännölliseen kansainväliseen matkustajaliikenteeseen ja säännölliseen kansainväliseen erityismatkustajaliikenteeseen, mutta pöytäkirja ei todennäköisesti tule voimaan ajoissa, jotta se tarjoaisi toteuttamiskelpoisen vaihtoehdoisen ratkaisun välittömästi siirtymäkauden päätyttyä. Siksi nykyiset välineet eivät riitä tällaisten palvelujen tarpeisiin unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä linja-autoilla harjoitettavan säännöllisen kansainvälisen matkustajaliikenteen ja säännöllisen kansainvälisen erityismatkustajaliikenteen osalta.

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/501, annettu 25 päivänä maaliskuuta 2019, perusluonteiset maanteiden tavara- ja henkilöliikenneyhteydet Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan unionista eroamisen yhteydessä varmistavista yhteisistä säännöistä (EUVL L 85I, 27.3.2019, s. 39).

<sup>7</sup> EYVL L 321, 26.11.2002, s. 13.

Valtioiden rajat ylittävä linja-autoliikenne Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välillä on erityisen tärkeä raja-alueilla asuville yhteisöille, ja sillä varmistetaan näiden yhteisöjen liikenneyhteydet muun muassa yhteisen matkustusalueen yhteydessä. Olemassa ei ole sellaisia välineitä, joilla voitaisiin vastata säännöllistä liikennettä ja säännöllistä erityisliikennettä linja-autolla harjoittavien tarpeeseen ottaa matkustajia kyytiin ja jättää kyydistä rajan molemmilla puolilla. Monien rajatylittävien palvelujen taloudellinen kannattavuus kuitenkin vaarantuu ilman oikeutta harjoittaa kabotaasiliikennettä. Sen vuoksi on aiheellista, että unioni hyväksyy tilapäisiä ja ajallisesti rajoitettuja varotoimenpiteitä, joilla lievennetään mahdollisia häiriöitä unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisissä yhteyksissä.

Tämän ehdotuksen tavoitteena on näin ollen säätää tilapäisistä toimenpiteistä, jotka koskevat maanteiden tavaraliikennettä sekä linja-autoilla harjoitettavan säännöllisen kansainvälisen matkustajaliikenteen ja säännöllisen kansainvälisen erityismatkustajaliikenteen palvelujen tarjoamista unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä erosopimuksen 126 artiklassa tarkoitetun siirtymäkauden päätyttyä (1 artikla). Toimenpiteiden tavoitteena on pitää yllä perusyhteyksiä tarkasti rajatun ajanjakson ajan (2 artikla).

Tämän asetuksen alueellinen soveltamisala ja viittaukset Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eivät kata Gibraltaria.

Ehdotetussa asetuksessa (3 artikla) säädetään, että Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneille maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille myönnetään yksipuolisesti oikeus kahdenvälisiin kuljetuksiin, jotta nämä voivat jatkaa tavaroiden kuljettamista omaan alueensa ja unionin välillä.

Ehdotetussa asetuksessa (4 artikla) säädetään myös, että Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneille linja-autoliikenteen harjoittajille myönnetään yksipuolisesti oikeus kahdenvälisiin matkustajien kuljetuksiin osana linja-autolla harjoitettavaa säännöllistä liikennettä ja säännöllistä erityisliikennettä, jotta nämä voivat jatkaa matkustajien kuljettamista oman alueensa ja unionin välillä. Asetuksessa säädetään vielä yksipuolisesti myönnettävästä oikeudesta ottaa matkustajia kyytiin ja jättää kyydistä Irlannin raja-alueella Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välisessä kansainvälisessä säännöllisessä liikenteessä ja säännöllisessä erityisliikenteessä.

Yhdistyneen kuningaskunnan maanliikenteen harjoittajille myönnettävien oikeuksien edellytyksenä on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajiin sovellettavan unionin lainsäädännön noudattaminen (6 artikla) ja se, että Yhdistynyt kuningaskunta myöntää unionin maantieliikenteen harjoittajille vastaavat oikeudet. Ehdotetussa asetuksessa säädetään mekanismista (7 artikla), jolla varmistetaan, että unionin maantieliikenteen harjoittajien oikeudet Yhdistyneessä kuningaskunnassa vastaavat ehdotetun asetuksen mukaisia Yhdistyneen kuningaskunnan maantieliikenteen harjoittajille myönnettäviä oikeuksia. Jos näin ei ole, komissiolle siirretään valta hyväksyä tarvittavat toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi delegoiduilla säädöksillä, mukaan lukien Yhdistyneen kuningaskunnan maantieliikenteen harjoittajien käytössä olevan sallitun kapasiteetin tai matkojen määrän tai molempien rajoittaminen. Vastaavuuden tason arvioinnissa ja komission toteuttamissa korjaavissa toimenpiteissä ei ole kyse pelkästään siitä, vastaavatko molemmat oikeusjärjestykset tiukasti ja muodollisesti toisiaan. Tämä johtuu kyseisten markkinoiden välisistä merkittävistä eroista ja pyrkimyksestä olla noudattamatta puhtaaseen vastaavuuteen perustuvaa lähestymistapaa, joka saattaisi viime kädessä olla unionin etujen vastainen.

Vaikka ehdotetulla asetuksella pyritään väliaikaisesti varmistamaan maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteen perustaso, siinä säädetään joustavasta mekanismista sen varmistamiseksi, että unionin maanteiden tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen harjoittajilla on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen harjoittajien kanssa. Jotta toimintaedellytykset säilyisivät tasapuolisina myös siirtymäkauden päätyttyä, Yhdistyneen kuningaskunnan olisi sovellettava edelleen riittävän korkeita ja vastaavia vaatimuksia maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteen alalla, kun kyseessä ovat tasapuolinen kilpailu, mukaan luettuna kartellien, määräävän aseman väärinkäytön ja sulautumien sääntely; perusteettomien valtiontukien kieltäminen; työntekijöiden suojeleminen ja liikenneturvallisuuden korkea taso; ympäristönsuojeleminen; turvallisuus ja turvatoimet taikka maantieliikenteen harjoittajien lupien myöntämisen tai pätevyyden osalta ammattikuljettajien koulutus ja lääkärintarkastukset. Lisäksi on varmistettava, ettei unionin maantieliikenteen harjoittajia syrjitä Yhdistyneessä kuningaskunnassa oikeudellisesti tai tosiasiallisesti. Ehdotetussa asetuksessa (8 artikla) annetaan komission tehtäväksi seurata unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan maantieliikenteen harjoittajien välisen kilpailun edellytyksiä ja valtuutetaan komissio toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet delegoiduilla säädöksillä sen varmistamiseksi, että nämä edellytykset täyttyvät jatkuvasti.

Käyttöön otetaan tarvittavat menettelyt, joiden avulla jäsenvaltiot ja komissio voivat tarkistaa, että tämän asetuksen nojalla tavaroita tai matkustajia kuljettaville Yhdistyneen kuningaskunnan maantieliikenteen harjoittajille myönnetään luvat tai ne sertifioidaan asianmukaisten standardien mukaisesti ja että kaikkea asiaankuuluvaa kansallista ja unionin lainsäädäntöä noudatetaan eikä sallittuja oikeuksia ylitetä.

Asetus (EY) N:o 1072/2009 ja asetus (EY) N:o 1073/2009 kattavat jo sen osan jäsenvaltion ja kolmannen maan välisestä matkasta, joka tapahtuu minkä tahansa jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. On tarpeen varmistaa, että näitä asetuksia sovelletaan myös sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa rahtikuljetuksen osalta lastaus tai lastinpurku tapahtuu, ja sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa linja-autoliikenteen osalta matkustajien kyytiin ottaminen tai kyydistä jättäminen tapahtuu (9 artikla). Kyseisellä soveltamisalan laajentamisella varmistetaan, että unionin liikenteenharjoittajat voivat suorittaa rajatylittäviä kuljetuksia Yhdistyneeseen kuningaskuntaan tai sieltä pois sekä tehdä lisäpysähdyksiä linja-autoliikenteessä.

Asetus sisältää erityisen säännöksen, jossa muistutetaan, että jäsenvaltiot eivät saa neuvotella tai tehdä kahdenvälisiä tieliikennesopimuksia Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa eivätkä saa muulla tavoin myöntää Yhdistyneen kuningaskunnan maantieliikenteen harjoittajille muita oikeuksia kuin tässä asetuksessa myönnetään (5 artikla). Toimivaltaiset viranomaiset voivat kuitenkin tehdä tämän asetuksen asianmukaisen täytäntöönpanon vaatimaa yhteistyötä (10 artikla), jotta 31. joulukuuta 2020 jälkeen edelleen harjoitettavan maanteiden tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen hallinnointi häiriintyy mahdollisimman vähän.

Ehdotetun asetuksen 11 artiklassa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä sen varmistamiseksi, että unionin maantieliikenteen harjoittajien oikeudet Yhdistyneessä kuningaskunnassa vastaavat Yhdistyneen kuningaskunnan maantieliikenteen harjoittajille myönnettäviä oikeuksia ja että unionin liikenteenharjoittajia ei syrjitä Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Ehdotetun asetuksen 12 artiklassa vahvistetaan, että asetusta ryhdytään soveltamaan, kun erosopimuksessa vahvistettu siirtymäkausi päättyy, jos tieliikennettä koskeva sopimus

Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa ei ole tullut voimaan, ja että sen soveltaminen päättyy viimeistään 30. kesäkuuta 2021. Asetuksen soveltaminen päättyy aiemmin, jos tieliikennettä koskeva sopimus Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tulee voimaan tai sitä sovelletaan väliaikaisesti ennen kyseistä päivämäärää. Asetuksen soveltaminen päättyy aiemmin myös niiden säännösten osalta, jotka liittyvät maanteiden henkilöliikenteeseen, jos Interbus-sopimukseen liitettävä pöytäkirja, joka koskee linja-autoilla harjoitettavaa säännöllistä kansainvälistä matkustajaliikennettä ja säännöllistä kansainvälistä erityismatkustajaliikennettä, tulee voimaan unionissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa, lukuun ottamatta erityissäännöksiä, joita sovelletaan Irlannin raja-alueella Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välisessä kansainvälisessä säännöllisessä liikenteessä ja säännöllisessä erityisliikenteessä.

Tämä säädös on osa komission hyväksymää toimenpidepakettia.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotetun asetuksen tarkoituksena on olla erityissäännös, jossa käsitellään joitakin niistä seurauksista, joita syntyy, kun maanteiden tavaraliikennettä ja linja-autoilla harjoitettavaa henkilöliikennettä säänteleviä unionin sääntöjä ja erityisesti asetusta (EY) N:o 1072/2009 ja asetusta (EY) N:o 1073/2009 ei enää sovelleta Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin väliseen maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen. Ehdotetut ehdot rajoittuvat siihen, mikä on tältä osin tarpeen, jotta vältetään kohtuuttomat häiriöt. Ehtoja on tarkoitus soveltaa vain määräajan. Ehdotus on näin ollen täysin yhdenmukainen voimassa olevan lainsäädännön ja erityisesti asetuksen (EY) N:o 1072/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1073/2009 kanssa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tällä ehdotuksella täydennetään unionin sääntöjä, jotka koskevat maanteiden tavaraliikennettä, etenkin asetusta (EY) N:o 1072/2009, ja kansainvälistä linja-autoliikennettä, etenkin asetusta (EY) N:o 1073/2009. Asetuksen erityinen tarkoitus ja asiayhteys sekä sen yksipuolinen luonne edellyttävät, että oikeuksien myöntämiseen sovelletaan rajoitettavaa lähestymistapaa ja että sovelletaan erityisiä säännöksiä, joiden tarkoituksena on turvata yhtäläiset oikeudet ja tasapuoliset toimintaedellytykset.

## 2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate**

Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 2 kohdassa ja asetuksen (EY) N:o 1073/2009 1 artiklan 2 kohdassa annetaan unionille toimivalta tehdä tarvittavat sopimukset kolmansien maiden kanssa. Jos tällaista sopimusta ei ole, ehdotetulla säädöksellä on tarkoitus luoda perusyhteydet edellyttäen, että Yhdistynyt kuningaskunta myöntää vastaavat oikeudet. Perusyhteydet varmistettaisiin vastaavalla tavalla unionin kaikista paikoista ja kaikkiin paikkoihin harjoitettavassa liikenteessä, jolloin vältetään sisämarkkinoiden häiriöt. Sen vuoksi on välttämätöntä toteuttaa toimia unionin tasolla, sillä tavoitetta ei saavutettaisi jäsenvaltioiden omilla toimilla.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotettua asetusta pidetään oikeasuhteisena, koska sillä voidaan välttää kohtuuttomat häiriöt ja varmistaa samalla tasapuoliset kilpailuedellytykset unionin maantieliikenteen harjoittajille. Asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Tämä koskee erityisesti asiaankuuluvien oikeuksien myöntämisedellytyksiä, jotka liittyvät muun muassa vastaavien oikeuksien saamiseen Yhdistyneeltä kuningaskunnalta ja tasapuoliseen kilpailuun, sekä järjestelmän määräaikaaisuutta.

- **Toimintatavan valinta**

Koska säädöksessä käsitellään asetukseen (EY) N:o 1072/2009 ja asetukseen (EY) N:o 1073/2009 läheisesti liittyviä asioita ja sillä pyritään kyseisten asetusten tavoin varmistamaan täysin yhdenmukaistetut kilpailuedellytykset, säädös olisi annettava asetuksen muodossa. Lisäksi tämä säädösmuoto sopii parhaiten tähän kiireelliseen tilanteeseen ja asiayhteyteen, koska siirtymäkauden päättymiseen (ilman kyseiseen päivämäärään mennessä sovellettavaa sopimusta, joka koskee maanteiden tavara- ja henkilöliikennettä) on niin lyhyt aika, ettei direktiivin säännöksiä ehdittäisi saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä.

### **3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET**

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Tätä kohtaa ei sovelleta, koska tämä ehdotus tarvitaan poikkeuksellisen, väliaikaisen ja kertaluonteisen tapahtuman vuoksi, joka ei liity voimassa olevan lainsäädännön tavoitteisiin.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Monet sidosryhmät ja jäsenvaltioiden edustajat ovat tuoneet esiin haasteita, joita unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välistä sopimusta koskeviin neuvotteluihin liittyy, sekä mahdollisia ratkaisuja niihin.

Jäsenvaltioiden edustajien ja tieliikennealaa edustavien eri tahojen kanssa Brysselissä ja jäsenvaltioissa järjestetyissä monialaisissa ja erityisissä kokouksissa on keskusteltu erosopimuksessa vahvistetun siirtymäkauden päättymisestä 31. joulukuuta 2020, tarpeesta valmistautua väistämättömiin muutoksiin 1. tammikuuta 2021 ja mahdollisesti toteutettavista lisätoimenpiteistä, jos erosopimusta ei saada aikaan.

Kannanottojen yleisenä aiheena on ollut tarve toteuttaa sääntelytoimia, joilla voidaan säilyttää tietyn tasoiset yhteydet maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä. Unionin maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen markkinoille pääsyn osalta sidosryhmät eivät voi toteuttaa omia varoimenpiteitä lieventääkseen kumppanuussopimuksen mahdollisesta puuttumisesta johtuvia haittavaikutuksia.

Useat jäsenvaltiot ovat painottaneet, että on tarpeen toteuttaa EU:n tason varoimenpiteitä, joilla varmistettaisiin unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan väliset perusyhteydet, jos maanteiden tavara- ja henkilöliikennettä koskevaa sopimusta ei ole. Ne korostivat sitä, ettei monenvälinen CEMT-kiintiöjärjestelmä muodosta määrällisten ja laadullisten rajoitustensa vuoksi riittävää ja soveltuvaa varavaihtoehtoa.

Ne toivat myös esiin, että Interbus-sopimus kattaa ainoastaan satunnaisliikenteen ja että säännöllistä liikennettä ja säännöllistä erityisliikennettä varten ei ole asianmukaista varavaihtoehtoa, kun otetaan huomioon, että Interbus-sopimukseen liitettävän pöytäkirjan,

jota sovelletaan säännölliseen matkustajaliikenteeseen ja säännölliseen erityismatkustajaliikenteeseen, ei odoteta tulevan voimaan ajoissa unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan osalta. Esiin tuotiin myös valtioiden rajat ylittävän linja-autoliikenteen tarve Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välillä.

Nämä kommentit on otettu ehdotusta laadittaessa asianmukaisesti huomioon.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Asianomaiset sidosryhmät esittivät komissiolle eri muodossa arviointeja seurauksista, joita Yhdistyneen kuningaskunnan ero voi aiheuttaa tieliikenteen alalla.

Näissä arvioinneissa todetaan, että ainoa maanteiden tavaraliikenteen alalla käytettävissä oleva varajärjestelmä eli Euroopan liikenneministerikonferenssin (CEMT) monenvälinen kiintiöjärjestelmä ei riitä kattamaan alan tarpeita. Vuonna 2021 käytettävissä olevien lupien vähyys aiheuttaisi todennäköisesti merkittäviä häiriöitä eikä kahdenvälistä tavara- ja matkustajavirtaa maanteilla pystyttäisi ehkä kattamaan kokonaan. Yli 80 prosenttia maanteiden tavaraliikenteestä Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin välillä on tällä hetkellä unioniin sijoittautuneiden liikenteenharjoittajien käsissä. On unionin etujen mukaista luoda kehys, joka ei tarpeettomasti rajoita kahdenvälistä maanteiden tavaraliikennettä.

Sidosryhmät painottivat myös tarvetta varmistaa säännöllisen linja-autoliikenteen ja säännöllisen erityisliikenteen jatkuvuus unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä.

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarviointi ei ole tarpeen, koska tilanne on poikkeuksellinen ja toimenpiteiden tarve koskee vain ajanjaksoa, jona Yhdistyneen kuningaskunnan asema muuttuu. Käytettävissä ei ole muita toimintavaihtoehtoja, jotka poikkeaisivat ehdotetusta vaihtoehdosta aineellisesti ja oikeudellisesti.

- **Perusoikeudet**

Tämä ehdotus ei vaikuta perusoikeuksien suojaamiseen.

#### **4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET**

Ei sovelleta.

#### **5. LISÄTIEDOT**

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Ei sovelleta.

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**

**yhteisistä säännöistä maanteiden perusluonteisten tavara- ja henkilöliikenneyhteyksien varmistamiseksi Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä koskevassa sopimuksessa tarkoitetun siirtymäkauden päättymisen jälkeen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sopimus Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan, jäljempänä 'Yhdistynyt kuningaskunta', eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä<sup>3</sup>, jäljempänä 'erosopimus', tehtiin unionin osalta neuvoston päätöksellä (EU) 2020/135<sup>4</sup>, ja se tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 2020. Erosopimuksen 126 artiklassa tarkoitettu siirtymäkausi, jonka aikana unionin oikeutta sovelletaan edelleen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa mainitun sopimuksen 127 artiklan mukaisesti, päättyy 31 päivänä joulukuuta 2020. Neuvosto antoi 25 päivänä helmikuuta 2020 päätöksen (EU, Euratom) 2020/266<sup>5</sup> luvan antamisesta aloittaa neuvottelut Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan kanssa uuden kumppanuussopimuksen tekemiseksi. Neuvotteluohjeiden mukaisesti lupa kattaa muun muassa seikat, jotka ovat tarpeen, että voidaan käsitellä kattavasti tieliikenteeseen liittyvää suhdetta Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa siirtymäkauden päätyttyä. On kuitenkin epävarmaa, onko unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välinen sopimus, joka

<sup>1</sup> EUVL C , [...], s. .

<sup>2</sup> EUVL C , [...], s. .

<sup>3</sup> EUVL L 29, 31.1.2020, s. 7.

<sup>4</sup> Neuvoston päätös (EU) 2020/135, annettu 30 päivänä tammikuuta 2020, Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä koskevan sopimuksen tekemisestä (EUVL L 29, 31.1.2020, s. 1).

<sup>5</sup> EUVL L 58, 27.2.2020, s. 53.

koskee niiden tulevaa suhdetta maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen alalla, tullut voimaan tämän kauden päättymiseen mennessä.

- (2) Jos siirtymäkauden päätyttyä voimassa ei ole erityissäännöksiä, kaikki unionin oikeudesta johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka koskevat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1072/2009<sup>6</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1073/2009<sup>7</sup> vahvistettua markkinoillepääsyä, päättyisivät siltä osin kuin on kyse Yhdistyneen kuningaskunnan sekä unionin ja sen jäsenvaltioiden välisestä suhteesta.
- (3) Tällaisessa tilanteessa maanteiden kansainvälinen tavara- ja henkilöliikenne unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä häiriintyy vakavasti.
- (4) Tämän asetuksen alueellinen soveltamisala ja viittaukset Yhdistyneeseen kuningaskuntaan eivät kata Gibraltaria.
- (5) Euroopan liikenneministerikonferenssin (CEMT) monenvälinen kiintiöjärjestelmä on ainoa muu käytettävissä oleva oikeudellinen kehys, jonka pohjalta maanteiden tavaraliikennettä voitaisiin harjoittaa unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä. Koska CEMT-järjestelmässä on tällä hetkellä käytettävissä rajallinen määrä lupia ja sen soveltamisala on rajallinen sen kattamien erilaisten tiekuljetusten osalta, järjestelmä ei kuitenkaan nykyisellään riitä täysin unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen maanteiden tavaraliikenteen tarpeisiin.
- (6) Myös maanteiden henkilöliikenteessä odotetaan ilmenevän vakavia häiriöitä, jotka voivat vaikuttaa yleiseen järjestykseen. Siirtymäkauden päätyttyä sopimus linja-autoilla harjoitettavasta satunnaisesta kansainvälisestä matkustajaliikenteestä, jäljempänä 'Interbus-sopimus', on ainoa käytettävissä oleva oikeudellinen kehys, joka voisi tarjota perustan unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan väliselle linja-autolla harjoitettavalle henkilöliikenteelle. Yhdistyneestä kuningaskunnasta tulee Interbus-sopimuksen erillinen sopimuspuoli 1 päivästä tammikuuta 2021. Interbus-sopimus koskee kuitenkin vain satunnaisia palveluja, minkä vuoksi se ei ole riittävä korjaamaan siirtymäkauden päätyttyä ilmeneviä häiriöitä, jotka liittyvät Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin väliseen kansainväliseen linja-autoliikenteeseen. Sopimuspuolet neuvottelivat Interbus-sopimukseen liitettävän pöytäkirjan, jota sovelletaan säännölliseen matkustajaliikenteeseen ja säännölliseen erityismatkustajaliikenteeseen, ja Yhdistyneen kuningaskunnan odotetaan ratifioivan sen mahdollisimman pian. Pöytäkirjan ei kuitenkaan odoteta tulevan voimaan ajoissa, jotta se tarjoaisi toteuttamiskelpoisen vaihtoehdoisen ratkaisun välittömästi siirtymäkauden päätyttyä. Sen vuoksi käytettävissä olevilla välineillä ei vastata unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä linja-autoilla harjoitettavan säännöllisen kansainvälisen matkustajaliikenteen ja säännöllisen kansainvälisen erityismatkustajaliikenteen tarpeisiin.
- (7) Jotta vältetään vakavat häiriöt, joita voisi ilmetä myös yleisessä järjestyksessä, on tarpeen ottaa käyttöön väliaikaisia toimenpiteitä, joiden avulla Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimiluvan saaneet maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat sekä linja-autoliikenteen harjoittajat voivat kuljettaa tavaroita ja matkustajia maanteitse

---

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>7</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin välillä tai Yhdistyneen kuningaskunnan alueelta Yhdistyneen kuningaskunnan alueelle yhden tai useamman jäsenvaltion kautta. Jotta varmistettaisiin asianmukainen tasapaino Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin välillä, näin myönnettyjen oikeuksien edellytyksenä olisi oltava vastaavien oikeuksien myöntäminen ja tiettyjen tasapuolisen kilpailun varmistavien ehtojen soveltaminen.

- (8) Valtioiden rajat ylittävä linja-autoliikenne Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välillä on erityisen tärkeä raja-alueilla asuville yhteisöille, ja sillä varmistetaan yhteisöjen liikenneyhteydet muun muassa yhteisen matkustusalueen yhteydessä. Tämän vuoksi Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajien olisi jatkossakin sallittava ottaa matkustajia kyytiin ja jättää matkustajia kyydistä Irlannin raja-alueilla Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välisessä kansainvälisessä linja-autolla harjoitettavassa henkilöliikenteessä.
- (9) Tässä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden väliaikaisen luonteen huomioon ottamiseksi ja ennakkotapausta luomatta niitä olisi sovellettava lyhyen ajanjakson ajan. Maanteiden tavaraliikenteen yhteydessä ajallisen rajaamisen tarkoituksena on ottaa huomioon CEMT-järjestelmässä tehtävät mahdolliset järjestelyt perusyhteyksien varmistamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta sen enempää unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen maanteiden tavaraliikennettä koskevan tulevan sopimuksen kuin liikennettä koskevien tulevien unionin sääntöjä voimaantuloa. Linja-autolla harjoitettavan henkilöliikenteen yhteydessä ajallisen rajaamisen tarkoituksena on mahdollistaa Interbus-sopimukseen liitettävän säännöllistä matkustajaliikennettä ja säännöllistä erityismatkustajaliikennettä koskevan pöytäkirjan voimaantulo ja sen soveltaminen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan joko siten, että Yhdistynyt kuningaskunta ratifioi sen tai liittyy siihen, sanotun kuitenkin rajoittamatta asiaa koskevan mahdollisen tulevan sopimuksen tekemistä unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä.
- (10) Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (11) Edellä tarkoitetun siirtymäajan päättymiseen liittyvän kiireellisyyden vuoksi on aiheellista poiketa Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen, Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen ja Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimukseen liitettyssä kansallisten parlamenttien asemaa koskevassa pöytäkirjassa N:o 1 olevassa 4 artiklassa tarkoitetusta kahdeksan viikon ajanjaksosta.
- (12) Tämän asetuksen olisi tultava voimaan kiireellisesti, ja sitä olisi sovellettava sitä päivää seuraavasta päivästä, jona erosopimuksessa vahvistettu siirtymäkausi päättyy, paitsi jos Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tehty tieliikennettä koskeva sopimus on tullut voimaan kyseiseen päivään mennessä. Tämän asetuksen soveltaminen olisi lopetettava päivästä, jona tieliikennettä koskeva kansainvälinen sopimus tulee voimaan tai jona sitä ryhdytään soveltamaan väliaikaisesti molempien osapuolten osalta. Myös säännöllisen linja-autoliikenteen ja säännöllisen erityisliikenteen harjoittamista koskevan oikeuden soveltaminen olisi lopetettava päivästä, jona Interbus-sopimukseen liitettävä pöytäkirja, joka koskee linja-autoilla harjoitettavaa säännöllistä kansainvälistä matkustajaliikennettä ja säännöllistä kansainvälistä erityismatkustajaliikennettä, tulee voimaan unionissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa, lukuun ottamatta erityissäännöksiä, joita sovelletaan Irlannin raja-

alueella Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välisessä kansainvälisessä säännöllisessä liikenteessä ja säännöllisessä erityisliikenteessä. Tämän asetuksen soveltaminen olisi joka tapauksessa lopetettava 30 päivänä kesäkuuta 2021.

- (13) Markkinoiden tarpeiden sitä edellyttäessä komissiolle olisi siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotta voidaan palauttaa Euroopan unionin Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille sekä Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajille myöntämien oikeuksien ja niiden oikeuksien vastaavuus, jotka Yhdistynyt kuningaskunta on myöntänyt unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille ja unionin linja-autoliikenteen harjoittajille, myös silloin kun Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämät oikeudet myönnetään alkuperävaltioperiaatteen perusteella tai ne eivät muuten ole tasapuolisesti kaikkien unionin liikenteenharjoittajien saatavilla, ja jotta unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille ja unionin linja-autoliikenteen harjoittajille vahingolliseen epäoikeudenmukaiseen kilpailuun voidaan puuttua.
- (14) Delegoitujen säädösten olisi oltava suhteellisuusperiaatteen mukaisia, ja niiden ehtojen olisi sen vuoksi oltava oikeassa suhteessa ongelmiin, joita on syntynyt siksi, että vastaavia oikeuksia ei ole myönnetty tai kilpailuedellytykset ovat olleet epäoikeudenmukaiset. Komission olisi keskeytettävä tämän asetuksen soveltaminen ainoastaan kaikkein vakavimmissa tapauksissa, kun Yhdistynyt kuningaskunta ei myönnä unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille tai unionin linja-autoliikenteen harjoittajille lainkaan vastaavia oikeuksia tai kun myönnetty oikeudet ovat minimaalisia tai kun Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajien kilpailuedellytykset poikkeavat niin paljon unionin liikenteenharjoittajien kilpailuedellytyksistä, että unionin liikenteenharjoittajien ei ole taloudellisesti kannattavaa tarjota kyseisiä palveluja.
- (15) Kun delegoituja säädöksiä annetaan, on erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa<sup>8</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä. Olisi varmistettava, etteivät tällaiset delegoidut säädökset vaikuta kohtuuttomasti sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan,
- (16) Sen varmistamiseksi, että Yhdistyneen kuningaskunnan unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille ja unionin linja-autoliikenteen harjoittajille myöntämät oikeudet, jotka vastaavat tämän asetuksen nojalla Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille ja Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajille myönnettäviä oikeuksia, ovat tasapuolisesti kaikkien unionin liikenteenharjoittajien saatavilla, asetusten (EY) N:o 1072/2009 ja (EY) N:o 1073/2009 soveltamisalaa olisi laajennettava väliaikaisesti. Kyseiset asetukset kattavat

<sup>8</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

jo sen osan jäsenvaltion ja kolmannen maan välisestä matkasta, joka tapahtuu minkä tahansa jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. On kuitenkin tarpeen varmistaa, että tässä tapauksessa asetusta (EY) N:o 1072/2009 sovelletaan myös sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa lastaus tai lastinpurku tapahtuu, ja että asetusta (EY) N:o 1073/2009 sovelletaan sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa matkustajien kyytiin ottaminen tai kyydistä jättäminen tapahtuu. Kyseisellä soveltamisalan laajentamisella pyritään varmistamaan, että unionin liikenteenharjoittajat voivat suorittaa rajatylittäviä kuljetuksia Yhdistyneeseen kuningaskuntaan tai sieltä pois sekä tehdä lisäpysähdyksiä matkustajia kuljettaessaan,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*  
**Soveltamisala**

Tässä asetuksessa säädetään väliaikaisista toimenpiteistä, joita sovelletaan unionin ja Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan, jäljempänä 'Yhdistynyt kuningaskunta', väliseen maanteiden tavaraliikenteeseen sekä linja-autolla harjoitettavaan säännölliseen henkilöliikenteeseen ja säännölliseen erityisliikenteeseen erosopimuksen 126 artiklassa tarkoitetun siirtymäkauden päättymisen jälkeen.

*2 artikla*  
**Määritelmät**

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- (1) 'ajoneuvolla'
  - (a) tavaraliikenteen yhteydessä yksinomaan tavaroiden kuljetukseen käytettävää moottoriajoneuvoa, joka on rekisteröity Yhdistyneessä kuningaskunnassa, tai ajoneuvojen yhdistelmää, josta ainakin moottoriajoneuvo on rekisteröity Yhdistyneessä kuningaskunnassa, ja joka kuuluu yritykselle tai on yrityksen lykkäävin ehdoin ostama tai sen vuokraama, jälkimmäisessä tapauksessa edellyttäen, että se täyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/1/EY<sup>9</sup> säädetyt edellytykset,
  - (b) ja henkilöliikenteen yhteydessä linja-autoa;
- (2) 'sallitulla tavaraliikenteellä'
  - (a) sellaista kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa unionin alueelta Yhdistyneen kuningaskunnan alueelle tai päinvastoin, joka voi tapahtua joko yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta tai ilman tällaista kauttakulkua;
  - (b) kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa Yhdistyneen kuningaskunnan alueelta Yhdistyneen kuningaskunnan alueelle unionin alueen kautta;
  - (c) a ja b alakohdassa tarkoitettujen kuljetusten yhteydessä tyhjänä tehtyä matkaa;
- (3) 'linja-autolla harjoitettavalla sallitulla henkilöliikenteellä'

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/1/EY, annettu 18 päivänä tammikuuta 2006, ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä (EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82).

- (a) sellaista linja-autolla matkustajien kuljettamiseksi suoritettavaa matkaa unionin alueelta Yhdistyneen kuningaskunnan alueelle tai päinvastoin, joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
  - (b) linja-autolla matkustajien kuljettamiseksi suoritettavaa matkaa Yhdistyneen kuningaskunnan alueelta Yhdistyneen kuningaskunnan alueelle unionin alueen kautta;
  - (c) edellä a ja b alakohdassa tarkoitettujen kuljetusten yhteydessä ilman matkustajia tehtyä matkaa;
  - (d) matkustajien kyytiin ottamista ja kyydistä jättämistä Irlannin raja-alueella Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välisessä kansainvälisessä säännöllisessä liikenteessä ja säännöllisessä erityisliikenteessä;
- (4) 'Irlannin raja-alueella' Irlannin ja Yhdistyneen kuningaskunnan, Pohjois-Irlannin osalta, välisen maarajan viereisiä Irlannin rajamaakuntia;
  - (5) 'unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla' yritystä, joka harjoittaa maanteiden tavaraliikennettä ja jolla on asetuksen (EY) N:o 1072/2009 4 artiklan mukainen voimassa oleva yhteisön liikennelupa;
  - (6) 'Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla' Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautunutta yritystä, jolla on lupa kuljettaa tavaroita maanteitse ja jolla on voimassa oleva liikennelupa, joka on myönnetty kansainvälistä sallittua tavaraliikennettä varten;
  - (7) 'Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneluvalla' silloin, kun se myönnetään Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalle, lupaa, jonka Yhdistynyt kuningaskunta on myöntänyt kansainvälistä sallittua tavaraliikennettä varten, ja silloin, kun liikennelupa myönnetään Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajalle, lupaa, jonka Yhdistynyt kuningaskunta on myöntänyt kansainvälistä sallittua linja-autolla harjoitettavaa henkilöliikennettä varten;
  - (8) 'linja-autolla' Yhdistyneessä kuningaskunnassa rekisteröityä ajoneuvoa, joka on rakennettu ja varustettu sellaiseksi, että se sopii ja on tarkoitettu kuljettaja mukaan luettuna yli yhdeksän matkustajan kuljettamiseen;
  - (9) 'säännöllisellä liikenteellä' liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa;
  - (10) 'säännöllisellä erityisliikenteellä' sen järjestäjästä riippumatta sellaista säännöllistä liikennettä, jolla huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia;
  - (11) 'unionin linja-autoliikenteen harjoittajalla' yritystä, joka harjoittaa henkilöliikennettä linja-autolla ja jolla on asetuksen (EY) N:o 1073/2009 4 artiklan mukainen voimassa oleva yhteisön liikennelupa;
  - (12) 'Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajalla' Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautunutta yritystä, jolla on lupa harjoittaa henkilöliikennettä linja-autolla ja jolla on voimassa oleva liikennelupa, joka on myönnetty kansainvälistä sallittua linja-autolla harjoitettavaa henkilöliikennettä varten;
  - (13) 'liikenteenharjoittajalla' joko maanteiden tavaraliikenteen harjoittajaa tai linja-autoliikenteen harjoittajaa;

- (14) 'kilpailulainsäädännöllä' mitä tahansa lainsäädäntöä, joka koskee seuraavaa toimintaa, kun se voi vaikuttaa maanteiden tai linja-autoliikenteeseen:
- (a) toiminta, joka koostuu seuraavista:
    - i) maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai linja-autoliikenteen harjoittajien väliset keskinäiset sopimukset, maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai linja-autoliikenteen harjoittajien järjestöjen päätökset sekä yhdenmukaistetut menettelytavat, joiden tarkoituksena tai seurauksena on kilpailun estäminen, rajoittaminen tai vääristäminen;
    - ii) yhden tai useamman maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan tai linja-autoliikenteen harjoittajan harjoittama määräävän aseman väärinkäyttö;
    - iii) Yhdistyneen kuningaskunnan toteuttamat tai voimassa pitämät toimenpiteet sellaisten julkisten ja muiden yritysten osalta, joille Yhdistynyt kuningaskunta myöntää erityis- tai yksinoikeuksia ja jotka ovat i tai ii alakohdan vastaisia;
  - (b) maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai linja-autoliikenteen harjoittajien keskinäiset keskittymät, jotka olennaisesti estävät tehokasta kilpailua erityisesti määräävän aseman syntymisen tai vahvistumisen seurauksena;
- (15) 'tuella' mitä tahansa sellaista taloudellista korvausta, jonka hallitus tai mikä tahansa muu julkinen elin myöntää liikenteenharjoittajalle millä tahansa tasolla ja josta koituu etua, mukaan lukien seuraavat:
- (a) varojen suora siirto, kuten avustukset, lainat tai pääomasijoitukset, mahdollinen varojen suora siirto ja velkojen siirto, kuten lainatakaukset, pääomanlisäykset, omavastuullisuus, konkurssisuoja tai vakuutus;
  - (b) luopuminen saamisista, jotka olisi muuten maksettava, tai tällaisten saamisten kantamatta jättäminen;
  - (c) muiden tavaroiden tai palvelujen kuin yleisen infrastruktuurin tarjoaminen tai tavaroiden tai palvelujen hankinta;
  - (d) maksut rahoitusmekanismiin tai yksityisen elimen valtuuttaminen tai määrääminen suorittamaan yksi tai useampi a, b ja c alakohdassa tarkoitetuista tavanomaisesti hallitukselle tai muulle julkiselle elimelle kuuluvista tehtävistä, jotka eivät tosiasiallisesti eroa hallitusten tavanomaisesti noudattamista käytännöistä.
- Valtion tai muun julkisen elimen antaman taloudellisen tuen ei katsota antavan etua, jos yksityinen markkinatoimija, jonka toiminta perustuu yksinomaan tuottavuusnäkömiin, olisi ollessaan samassa tilanteessa kuin asianomainen julkinen elin suorittanut saman rahoitusosuuden;
- (16) 'riippumattomalla kilpailuviranomaisella' kilpailulainsäädännön soveltamisesta ja täytäntöönpanosta sekä tukien valvonnasta vastaavaa viranomaista, joka täyttää seuraavat edellytykset:
- (a) viranomainen on toiminnallisesti riippumaton ja sillä on asianmukaiset resurssit tehtäviensä suorittamiseen;
  - (b) viranomaisella on tehtäviään suorittaessaan ja toimivaltaansa käyttäessään tarvittavat takeet siitä, että se on riippumaton poliittisesta tai muusta ulkoisesta vaikutuksesta, ja se toimii puolueettomasti;

- (c) viranomaisen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi;
- (17) 'syrjinnällä' kaikenlaista erottelua ilman objektiivisia perusteita siltä osin kuin kyse on maanteiden tavaraliikennepalvelujen tai linja-autoliikenteen käyttöön liittyvistä tavaroiden luovutuksista tai palvelujen suorituksista, julkiset palvelut mukaan luettuina, tai näiden palvelujen tarjoamiseen liittyvästä kohtelusta julkisviranomaisessa;
- (18) 'unionin alueella' jäsenvaltioiden aluetta, johon sovelletaan Euroopan unionista tehtyä sopimusta ja Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta niissä määrätyin edellytyksin.

### 3 artikla

#### ***Oikeus harjoittaa sallittua tavaraliikennettä***

1. Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat voivat tässä asetuksessa säädetyin edellytyksin harjoittaa sallittua tavaraliikennettä.
2. Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneet luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt voivat harjoittaa seuraavanlaista sallittua tavaraliikennettä ilman lupaa:
  - (a) osana yleispalvelua harjoitettava postinkuljetus;
  - (b) vahingoittuneiden tai rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetus;
  - (c) tavarankuljetus moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia;
  - (d) lääkkeiden, lääkinnällisten välineiden ja laitteiden sekä muiden kiireiseen lääkinnälliseen apuun tarvittavien välineiden kuljetus, erityisesti luonnonmullistusten yhteydessä;
  - (e) tavarankuljetus edellyttäen, että
    - i) kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne;
    - ii) kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella;
    - iii) kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii yrityksen henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö;
    - iv) kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot kuuluvat yritykselle tai ovat yrityksen lykkäävin ehdoin ostamia tai sen vuokraamia, jälkimmäisessä tapauksessa edellyttäen, että ne täyttävät direktiivissä 2006/1/EY säädetyt edellytykset; ja
    - v) tällainen kuljetus on ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden.

#### 4 artikla

##### ***Oikeus harjoittaa säännöllistä linja-autoliikennettä ja säännöllistä erityisliikennettä***

1. Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajat voivat tässä asetuksessa vahvistetuin ehdoin harjoittaa sallittua henkilöliikennettä linja-autolla säännöllisenä liikenteenä ja säännöllisenä erityisliikenteenä.
  2. Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajilla on oltava ennen tämän asetuksen soveltamispäivää asetuksen (EY) N:o 1073/2009 6–11 artiklan mukaisesti myönnetty lupa harjoittaa säännöllistä linja-autoliikennettä ja säännöllistä erityisliikennettä toisen lukuun.
  3. Tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti voimassa pysyviä lupia voi edelleen käyttää tämän artiklan 1 kohdassa määritettyihin tarkoituksiin, jos ne on uusittu samoin ehdoin tai jos niitä on muutettu vain pysähdyspaikkojen, maksujen tai aikataulun osalta ja asetuksen (EY) N:o 1073/2009 6–11 artiklan sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti, siten että niiden voimassaoloaika päättyy viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2021.
  4. Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneet luonnolliset henkilöt tai oikeushenkilöt voivat harjoittaa sallittua henkilöliikennettä linja-autolla muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa ja voittoa tavoittelematta ilman lupaa, jos
    - (a) liikenne on vain kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön tavanomaisen toiminnan lisäksi tulevaa toimintaa; ja
    - (b) liikenteeseen käytetyt ajoneuvot ovat kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön omaisuutta tai tämä on hankkinut ne lykkävin ehdoin tai ne on hankittu pitkäaikaisella leasingsopimuksella ja kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön henkilöstön jäsen, luonnollinen henkilö itse tai yrityksen palvelukseen ottama tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö kuljettaa niitä.
- Kyseinen liikenne vapautetaan unionin lupavaatimuksista, edellyttäen että toimintaa harjoittavalla henkilöllä on ennen tämän asetuksen 12 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistettua ensimmäistä soveltamispäivää asetuksen (EY) N:o 1073/2009 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti myönnetty lupa.
5. Ajoneuvon vaihtaminen tai kuljetuksen keskeytyminen sen vuoksi, että osa matkasta voidaan tehdä toisella liikennevälineellä, ei vaikuta tämän asetuksen soveltamiseen.

#### 5 artikla

##### ***Kahdenväliset sopimukset tai järjestelyt***

Jäsenvaltiot eivät saa neuvotella tai tehdä kahdenvälisiä sopimuksia tai järjestelyjä Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

Ne eivät saa myöntää Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille tai Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajille muita kuin tässä asetuksessa säädettyjä oikeuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta voimassa olevien monenvälisten sopimusten soveltamista.

*6 artikla*  
**Sosiaaliset ja tekniset säännöt**

Tämän asetuksen mukaisessa sallitussa tavaraliikenteessä tai linja-autolla harjoitettavassa henkilöliikenteessä on noudatettava seuraavia sääntöjä:

- (a) liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden ja itsenäisinä ammatinharjoittajina toimivien kuljettajien osalta jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY<sup>10</sup> mukaisesti vahvistamat vaatimukset;
- (b) tietyn tieliikenteeseen sovellettavan sosiaalilainsäädännön osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa säädetyt (EY) N:o 561/2006<sup>11</sup> vaatimukset;
- (c) tieliikenteen ajopiirtureiden osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 165/2014<sup>12</sup> säädetyt vaatimukset;
- (d) kuljettajien perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY<sup>13</sup> mukaisesti vahvistamat vaatimukset;
- (e) tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimpien sallittujen mittojen ja painojen osalta jäsenvaltioiden neuvoston direktiivin 96/53/EY<sup>14</sup> mukaisesti vahvistamat vaatimukset;
- (f) tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisen ja käytön osalta jäsenvaltioiden neuvoston direktiivin 92/6/ETY<sup>15</sup> mukaisesti vahvistamat vaatimukset;
- (g) ajoneuvojen turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisen käytön osalta ajoneuvoissa jäsenvaltioiden neuvoston direktiivin 91/671/ETY<sup>16</sup> mukaisesti vahvistamat vaatimukset;

---

<sup>10</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).

<sup>11</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

<sup>12</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

<sup>13</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavana- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

<sup>14</sup> Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

<sup>15</sup> Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27).

<sup>16</sup> Neuvoston direktiivi 91/671/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, ajoneuvojen turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 26).

- (h) työntekijöiden lähettämisen osalta jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY<sup>17</sup> mukaisesti vahvistamat vaatimukset;
- (i) matkustajien oikeuksien osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 181/2011<sup>18</sup> säädetyt vaatimukset;

#### *7 artikla*

#### ***Oikeuksien vastaavuus***

1. Komissio seuraa Yhdistyneen kuningaskunnan unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille ja unionin linja-autoliikenteen harjoittajille myöntämiä oikeuksia ja niiden käyttöehtoja.
2. Jos komissio katsoo, että oikeudet, jotka Yhdistynyt kuningaskunta on myöntänyt unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille tai unionin linja-autoliikenteen harjoittajille, eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti vastaa tämän asetuksen mukaisia Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajille myönnettyjä oikeuksia, tai että nämä oikeudet eivät ole tasapuolisesti kaikkien unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai unionin linja-autoliikenteen harjoittajien saatavilla, komissio antaa viipymättä vastaavuuden palauttamiseksi delegoituja säädöksiä 11 artiklan mukaisesti
  - (a) 3 artiklan 1 ja 2 kohdan tai 4 artiklan 1–4 kohdan soveltamisen keskeyttämiseksi, jos unionin liikenteenharjoittajille ei myönnetä vastaavia oikeuksia tai jos myönnetyt oikeudet ovat minimaaliset;
  - (b) rajojen vahvistamiseksi Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajien käytössä olevalle kapasiteetille tai matkojen määrälle tai molemmille; tai
  - (c) ajoneuvotyyppeihin tai liikennöintiehtoihin liittyvien toiminnallisten rajoitusten hyväksymiseksi.

#### *8 artikla*

#### ***Tasapuolinen kilpailu***

1. Komissio seuraa edellytyksiä, joilla unionin liikenteenharjoittajat kilpailevat tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien maanteiden tavaraliikennepalvelujen sekä linja-autoliikenteen tarjoamisesta Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajien kanssa.
2. Jos komissio tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen tilanteiden seurauksena toteaa, että tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettut edellytykset ovat huomattavasti epäedullisemmat kuin Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajiin sovellettavat edellytykset, se antaa viipymättä tilanteen korjaamiseksi delegoituja säädöksiä 11 artiklan mukaisesti

---

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1).

<sup>18</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 1).

- (a) edellä olevan 3 artiklan 1 ja 2 kohdan tai 4 artiklan 1–4 kohdan soveltamisen keskeyttämiseksi, jos Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajien kilpailuedellytykset poikkeavat niin paljon unionin liikenteenharjoittajien kilpailuedellytyksistä, että jälkimmäisten ei ole taloudellisesti kannattavaa tarjota palveluja;
  - (b) rajojen vahvistamiseksi Yhdistyneen kuningaskunnan maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien tai Yhdistyneen kuningaskunnan linja-autoliikenteen harjoittajien käytössä olevalle kapasiteetille tai matkojen määrälle tai molemmille; tai
  - (c) ajoneuvotyyppeihin tai liikennöintiehtoihin liittyvien toiminnallisten rajoitusten hyväksymiseksi.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä annetaan mainitussa kohdassa määritetyin ehdoin seuraavien tilanteiden korjaamiseksi:
- (a) Yhdistynyt kuningaskunta myöntää tukia;
  - (b) Yhdistynyt kuningaskunta ei ole säätänyt kilpailulainsäädäntöä tai ei sovelleta sitä tehokkaasti;
  - (c) Yhdistynyt kuningaskunta ei perusta tai ylläpidä riippumatonta kilpailuviranomaista;
  - (d) standardit, joita Yhdistynyt kuningaskunta soveltaa työntekijöiden suojelussa, turvallisuudessa, turvatoimissa tai ympäristöasioissa, ovat löyhempiä kuin unionin lainsäädännössä vahvistetut vaatimukset, tai jos asiaa koskevia unionin oikeuden säännöksiä ei ole, löyhempiä kuin kaikkien jäsenvaltioiden soveltamat vaatimukset tai, kaikissa tapauksissa, löyhempiä kuin asiaa koskevat kansainväliset standardit;
  - (e) standardit, joita Yhdistynyt kuningaskunta soveltaa liikenneluvan myöntämisessä maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille tai linja-autoliikenteen harjoittajille, ovat löyhempiä kuin asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 vahvistetut vaatimukset;
  - (f) standardit, joita Yhdistynyt kuningaskunta soveltaa ammattikuljettajien ammattipätevyyden ja koulutuksen osalta, ovat löyhempiä kuin direktiivissä 2003/59/EY vahvistetut vaatimukset;
  - (g) Yhdistynyt kuningaskunta soveltaa tiemaksu- ja verotussääntöjä, jotka poikkeavat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY<sup>19</sup> vahvistetuista säännöistä; ja
  - (h) unionin liikenteenharjoittajiin kohdistuu syrjintää.
4. Edellä 1 kohdan soveltamiseksi komissio voi pyytää lisätietoja Yhdistyneen kuningaskunnan toimivaltaisilta viranomaisilta tai Yhdistyneen kuningaskunnan liikenteenharjoittajilta. Jos ne eivät toimita pyydettyjä tietoja komission asettamassa kohtuullisessa määräajassa tai jos niiden toimittamat tiedot ovat puutteellisia, komissio voi menetellä 2 kohdan mukaisesti.

---

<sup>19</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

#### *9 artikla*

### ***Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1073/2009 soveltamisalan laajentaminen***

1. Kun on kyse unionin alueen ja Yhdistyneen kuningaskunnan alueen välisestä tavaraliikenteestä, jota unionin maanteiden tavaraliikenteen harjoittaja harjoittaa Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämien, tällä asetuksella myönnettyjä oikeuksia tämän asetuksen 7 artiklassa tarkoitetulla tavalla vastaavien oikeuksien nojalla, asetusta (EY) N:o 1072/2009 sovelletaan sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa lastaus tai lastinpurku tapahtuu.
2. Kun on kyse unionin alueen ja Yhdistyneen kuningaskunnan alueen välisestä henkilöliikenteestä, jota unionin linja-autoliikenteen harjoittaja suorittaa Yhdistyneen kuningaskunnan myöntämien, tällä asetuksella myönnettyjä oikeuksia tämän asetuksen 7 artiklassa tarkoitetulla tavalla vastaavien oikeuksien nojalla, asetusta (EY) N:o 1073/2009 sovelletaan sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa matkustajien kyytiin ottaminen tai kyydistä jättäminen tapahtuu.

#### *10 artikla*

### ***Neuvottelut ja yhteistyö***

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tarpeen mukaan neuvoteltava ja tehtävä yhteistyötä Yhdistyneen kuningaskunnan toimivaltaisten viranomaisten kanssa tämän asetuksen täytäntöönpanon varmistamiseksi.
2. Jäsenvaltioiden on pyynnöstä toimitettava komissiolle ilman aiheetonta viivytystä tämän artiklan 1 kohdan nojalla saadut tiedot tai muut tiedot, joilla on merkitystä 7 ja 8 artiklan täytäntöönpanon kannalta.

#### *11 artikla*

### ***Siirretyn säädösvallan käyttäminen***

1. Siirretään komissiolle 30 päivään kesäkuuta 2021 saakka 7 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
2. Ennen kuin komissio antaa 7 artiklan 2 kohdan tai 8 artiklan 2 kohdan mukaisen delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

#### *12 artikla*

### ***Voimaantulo ja soveltaminen***

1. Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Tätä asetusta sovelletaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jona unionin oikeutta lakataan soveltamasta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa erosopimuksen 126 ja 127 artiklan mukaisesti.

Sitä ei kuitenkaan sovelleta, jos unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä tehty tieliikennettä koskeva kansainvälinen sopimus on tullut voimaan kyseiseen päivään mennessä.

3. Tämän asetuksen soveltaminen on lopetettava päivänä, jona unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä tehty tieliikennettä koskeva kansainvälinen sopimus tulee voimaan tai jona sitä ryhdytään soveltamaan väliaikaisesti.

Linja-autolla harjoitettavaan henkilöliikenteeseen sovellettavien tämän asetuksen säännösten soveltaminen lopetetaan päivänä, jona Interbus-sopimukseen liitettävä pöytäkirja, joka koskee linja-autoilla harjoitettavaa säännöllistä kansainvälistä matkustajaliikennettä ja säännöllistä kansainvälistä erityismatkustajaliikennettä, tulee voimaan unionissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa, lukuun ottamatta 2 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitettua linja-autolla harjoitettavaa henkilöliikennettä.

4. Tämän asetuksen soveltaminen on joka tapauksessa lopetettava viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2021.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*