



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. december 10.
(OR. en)

13903/20

**Intézményközi referenciaszám:
2020/0362 (COD)**

**UK 105
PREP-BXT 57
TRANS 591
CODEC 1318**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. december 10.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 826 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban említett átmeneti időszak végét követően az alapszintű közúti árufuvarozási és személyszállítási összeköttetést biztosító közös szabályokról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 826 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 826 final



Brüsszel, 2020.12.10.
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban említett átmeneti időszak végét követően az alapszintű közúti áru fuvarozási és személyszállítási összeköttetést biztosító közös szabályokról

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

2020. február 1-jén az Egyesült Királyság kilépett az Unióból az Európai Unióról szóló szerződés 50. cikke alapján. A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodást¹ (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) az Unió az (EU) 2020/135 tanácsi határozattal² megkötötte, és a megállapodás 2020. február 1-jén hatályba lépett. A kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak, amelynek során az uniós jog az említett megállapodás 127. cikkével összhangban továbbra is alkalmazandó az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban, 2020. december 31-én jár le.

2020. február 25-én a Tanács elfogadta az (EU, EURATOM) 2020/266 határozatot a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával egy új partnerségi megállapodásról folytatandó tárgyalások megkezdésére való felhatalmazásról³. A tárgyalási irányelvekben jelzett módon a felhatalmazás kiterjed többek között azokra az elemekre, amelyek az átmeneti időszakot követően az Unió és az Egyesült Királyság közötti szállítási kapcsolatának átfogó kezeléséhez szükségesek.

Nem bizonyos azonban, hogy az Unió és az Egyesült Királyság között a felek jövőbeli kapcsolatát e területen szabályozó megállapodás az említett időszak végéig hatályba lép.

Az 1072/2009/EK rendelet⁴ és az 1073/2009/EK rendelet⁵ által létrehozott, a piacra jutás tekintetében az uniós jogból eredő valamennyi jog és kötelezettség 2020. december 31-én, a kilépésről rendelkező megállapodásban meghatározott átmeneti időszak lejártával megszűnik. Ez az Egyesült Királyság által a közúti árufuvarozói és autóbusz-üzemeltetői számára kiállított közösségi engedélyek érvényességének megszűnését eredményezi, és ezáltal az uniós közúti árufuvarozási és személyszállítási piacokhoz való hozzáférés elvesztéséhez vezet az ilyen engedélyek birtokosai számára. Hasonlóképpen az Európai Unió közúti árufuvarozói és autóbusz-üzemeltető szintén elveszítik az Egyesült Királyság közúti áruszállítási és személyszállítási piacához a meglévő közösségi engedélyek alapján való automatikus hozzáférést.

Ebből következik, hogy az Unió és az Egyesült Királyság közötti, erre vonatkozó megállapodás hiányában az átmeneti időszakot követően a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere maradna az egyetlen olyan rendelkezésre álló jogi keret, amelynek alapján – ECMT-engedély birtokában – továbbra is nyújthatók közúti árufuvarozási szolgáltatások. Az ECMT-engedéllyel rendelkező járművek a

¹ HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

² A Tanács (EU) 2020/135 határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről (HL L 29., 2020.1.31., 1. o.).

³ HL L 58., 2020.2.27., 53. o.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piacokhoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

rendszerben részt vevő 43 ország – köztük az EU tagállamai közül 26 ország (Ciprus kivételével), az Egyesült Királyság és 16 másik ország – között szállíthatnak árukat. A jármű nyilvántartásba vétele szerinti országból egy másik ECMT-országba irányuló nemzetközi fuvarozást követően a jármű legfeljebb három olyan műveletet végezhet, amelyben a nyilvántartásba vétel helye szerinti ország nem érintett, mielőtt a járműnek vissza kell térnie a nyilvántartásba vétele szerinti országba.

Az ECMT-engedélyek száma tagállamonként korlátozott, és a 2021. évre szóló engedélyeket az egyes tagállamok illetékes hatóságai nemzeti szinten már kiosztották. Az engedélyek száma rövid határidővel nem növelhető. Az ECMT-kvótákat évente határozzák meg, és az ECMT-országok számára kiadott engedélyek számát érintő minden változást az ECMT-országoknak egyhangúlag kell elfogadniuk.

Amint azt a 2019. március 25-én elfogadott (EU) 2019/501 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ is kiemelte, figyelembe véve az Egyesült Királyság és az Unió közötti közúti áru fuvarozási szolgáltatások és a közúton szállított áruk volumenét (2019-ben megközelítőleg 51 millió tonna; mintegy 29 millió tonna az Unióból az Egyesült Királyságba és mintegy 22 millió tonna az Egyesült Királyságból az Unióba) nyilvánvaló, hogy kizárólag az ECMT kvótarendszere jelenleg nem jelent olyan megfelelő megoldást, amely az átmeneti időszakot követően azonnal biztosítaná az alapszintű közúti áru fuvarozási összeköttetést.

Az Egyesült Királyság és a tagállamok közötti közúti áru fuvarozást szinte teljes egészében egyesült királysági és uniós közúti áru fuvarozók biztosítják. Amennyiben a szóban forgó közúti áru fuvarozók elvesztenék arra irányuló jogosultságukat, hogy az Egyesült Királyság és az Unió között közúti áru fuvarozást végezzenek, az – többek között a közrend tekintetében fellépő – komoly zavarokat vonna maga után.

Ami az autóbusszos személyszállítást illeti, az Unió és az Egyesült Királyság közötti, erre vonatkozó megállapodás hiányában az autóbusszal végzett nemzetközi nem menetrend szerinti személyszállításról szóló megállapodás⁷ (a továbbiakban: Interbus megállapodás) az egyetlen olyan rendelkezésre álló jogi keret, amely az átmeneti időszakot követően biztosíthatja az Unió és az Egyesült Királyság közötti autóbusszos személyszállítás alapját. Az Egyesült Királyság 2020. október 29-én letétbe helyezte az Interbus megállapodáshoz való csatlakozásáról szóló okiratot. Ennek megfelelően 2021. január 1-jétől a megállapodás saját jogú szerződő felévé válik. Mivel azonban az Interbus megállapodás hatálya csak a nem menetrend szerinti járatokra terjed ki, nem alkalmas az abból eredő zavarok kezelésére, hogy az uniós jognak az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban történő alkalmazása megszűnik, hiszen továbbra is sokan szeretnének majd utazni az Unió és az Egyesült Királyság között. A szerződő felek már megtárgyaltak egy az Interbus megállapodáshoz csatolt, a menetrend szerinti és a menetrend szerinti különcélú autóbusszjáratokról szóló jegyzőkönyvet, ám az várhatóan nem lép időben hatályba ahhoz, hogy a jelenlegi helyzetben életképes alternatív megoldást jelentsen az átmeneti időszakot közvetlenül követő időszakra. Ezért a menetrend szerinti és a menetrend szerinti különcélú, autóbusszos személyszállítással összefüggésben a jelenlegi eszközök nem elégítik ki az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti személyszállítási igényeket.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/501 rendelete (2019. március 25.) Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Unióból történő kilépésével összefüggésben az alapszintű közúti teher- és személyszállítási összeköttetést biztosító közös szabályokról (HL L 85., 2019.3.27., 39. o.).

⁷ HL L 321., 2002.11.26., 13. o.

Az Írország és Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság között autóbusszal végzett, határon átnyúló személyszállítás különösen fontos a határ menti régióban élő közösségek számára, tekintettel a közösségek közötti alapszintű összeköttetés biztosítására, többek között a közös utazási terület részeként. Jelenleg nincs olyan eszköz, amely ellátná azt az igényt, hogy a menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú járatot üzemeltető autóbusszos személyszállító szolgáltatók a határ túloldalán fekvő régiókban felvegyék és leszállítsák az utasokat. A kabotázsműveletek végzésére való jogosultság hiánya azonban számos határon átnyúló szolgáltatás gazdasági életképességét veszélyezteti. Ezért helyénvaló, hogy az Unió átmeneti és korlátozott időbeli hatályú rendkívüli intézkedéseket fogadjon el az Unió és az Egyesült Királyság közötti összeköttetést érintő esetleges káros hatások enyhítésére.

Ennek megfelelően e javaslat olyan ideiglenes rendelkezések megállapítására irányul, amelyek az Unió és az Egyesült Királyság viszonylatában a kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszakot követően szabályozzák a közúti árufuvarozást, valamint a menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú járatok keretében nyújtott személyszállítási szolgáltatásokat (1. cikk). Ezen intézkedések célja az alapszintű összeköttetés fenntartása egy szigorúan korlátozott időszakban (2. cikk).

E rendelet területi hatálya nem terjed ki Gibraltárra, és az e rendeletben szereplő, az Egyesült Királyságra való hivatkozások nem vonatkoznak Gibraltárra.

Először is a javasolt rendelet (3. cikk) egyoldalúan garantálja az Egyesült Királyságban letelepedett közúti árufuvarozók számára a kétoldalú árufuvarozás jogát annak érdekében, hogy azok továbbra is végezhesenek árufuvarozást saját területük és az Unió között.

A javasolt rendelet (4. cikk) emellett egyoldalúan garantálja az Egyesült Királyságban letelepedett autóbusszos személyszállító szolgáltatók számára a menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú járatok keretében végzett kétoldalú autóbusszos személyszállítás jogát annak érdekében, hogy azok továbbra is szállíthassanak személyeket saját területük és az Unió között. A rendelet továbbá egyoldalúan garantálja az utasfelvétel és -leszállítás jogát Írország határ menti régiójában az Írország és Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság közötti, menetrend szerinti vagy menetrend szerinti különcélú járatok keretében.

Az Egyesült Királyság közúti fuvarozói számára biztosított jogoknak feltétele a közúti árufuvarozást és a közúti személyszállítást végző vállalkozásokra vonatkozó uniós jognak való megfelelés (6. cikk), valamint az, hogy az Egyesült Királyság biztosítson egyenértékű jogokat az uniós közúti fuvarozóknak. A javasolt rendelet mechanizmust állapít meg (7. cikk) annak biztosítására, hogy az uniós közúti fuvarozók által az Egyesült Királyságban élvezett jogok egyenértékűek legyenek a javasolt rendelet értelmében az egyesült királyságbeli közúti fuvarozók számára biztosított jogokkal. Amennyiben ez nem áll fenn, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén elfogadjon a helyzet kiigazításához szükséges intézkedéseket, beleértve az egyesült királyságbeli közúti fuvarozók számára engedélyezett kapacitás vagy utak számának vagy mindkettőnek a korlátozását. Az egyenértékűség szintjének értékelése és a korrekciós intézkedések Bizottság általi elfogadása nem korlátozódik kizárólag a két jogrend közötti szigorú, formális megfeleltetésre; ennek az oka, hogy jelentős különbségek vannak az érintett piacok között, és el kell kerülni az egy az egyben megfeleltetést, amely végül az uniós érdekekkel akár ellentétesnek is bizonyulhat.

A javasolt rendelet – amelynek ugyan az alapszintű közúti árufuvarozási és személyszállítási összeköttetés átmeneti biztosítása a célja – rugalmas mechanizmust határoz meg annak biztosítására, hogy az uniós közúti árufuvarozók és autóbusszos személyszállító szolgáltatók tisztességes és egyenlő feltételek mellett versenyezzenek az Egyesült Királyság közúti

árufuvarozóival és autóbuszos személyszállító szolgáltatóival. Az egyenlő versenyfeltételek megkövetelik, hogy az Egyesült Királyság az átmeneti időszakot követően is kellően szigorú és egyenértékű előírásokat alkalmazzon a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén az alábbiak tekintetében: a tisztességes verseny, ideértve a kartellek, az erőfölénnyel való visszaélések és az összefonódások szabályozását; az indokolatlan állami támogatások tilalma; a munkavállalók védelme és a magas szintű közúti közlekedésbiztonság; a környezet védelme; biztonság és védelem, vagy az engedélyek megadása a közúti fuvarozók számára, illetve a hivatásos járművezetők képesítése, képzése és orvosi ellenőrzése. Ezen túlmenően biztosítani kell, hogy az uniós közúti fuvarozókat ne érje *de jure* vagy *de facto* hátrányos megkülönböztetés az Egyesült Királyságban. A javasolt rendelet ezért felhatalmazza a Bizottságot (8. cikk), hogy kísérelje figyelemmel az uniós és az egyesült királyságbeli közúti fuvarozók közötti verseny feltételeit, és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén fogadja el az annak biztosításához szükséges intézkedéseket, hogy az említett feltételek mindenkor egyenlők maradjanak.

A javasolt rendelet megállapítja azokat az eljárásokat, amelyek alapján a tagállamok és a Bizottság számára ellenőrizhetővé válik, hogy az e rendelet alapján árut vagy utast szállító közúti fuvarozók rendelkeznek-e a vonatkozó előírásoknak megfelelően kiállított engedélyekkel vagy bizonyítványokkal, valamint hogy valamennyi vonatkozó nemzeti és uniós jogszabályt betartották-e, és a biztosított jogokat nem lépték-e túl.

Az 1072/2009/EK rendelet és az 1073/2009/EK rendelet már szabályozza a valamely tagállam és egy harmadik ország közötti útnak egy tranzittagállam területén megtett szakaszát. E rendelkezések hatályának ki kell terjednie árufuvarozás esetén a berakodás és kirakodás helye szerinti tagállam területén megtett útszakaszra, valamint autóbusszal végzett személyszállítás esetén az utasok felszállási és leszállítási helye szerinti tagállam területén megtett útszakaszra is (9. cikk). A kiterjesztés biztosítja az uniós fuvarozók számára az Egyesült Királyságba irányuló vagy onnan kiinduló, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítást, valamint az autóbusszal végzett személyszállítás keretében további megállók kiszolgálását.

Kifejezett rendelkezés rögzíti, hogy a tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú közúti fuvarozási megállapodást az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekben, és az Egyesült Királyság közúti fuvarozói számára nem biztosíthatnak az e rendeletben biztosított jogokon felüli jogokat (5. cikk). Ennek ellenére az érintett illetékes hatóságok a szükséges módon együttműködhetnek a rendelet megfelelő végrehajtása érdekében (10. cikk), hogy a 2020. december 31-ét követően nyújtott közúti árufuvarozási, valamint autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatások irányítását a lehető legkisebb mértékben érje zavar.

A 11. cikk megállapítja a Bizottságra ruházott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör gyakorlásának szabályait, amelyek biztosítják, hogy az uniós közúti fuvarozók által az Egyesült Királyságban élvezett jogok egyenértékűek legyenek az egyesült királyságbeli közúti fuvarozók számára biztosított jogokkal, továbbá, hogy az uniós fuvarozókat ne érje hátrányos megkülönböztetés az Egyesült Királyságban.

A 12. cikk rögzíti, hogy e rendeletet – ha az Egyesült Királysággal a közúti fuvarozásra vonatkozóan kötött egyéb megállapodás nem lépett hatályba – a kilépésről rendelkező megállapodásban meghatározott időszak lejáratát követő naptól legkésőbb 2021. június 30-ig kell alkalmazni. A rendelet alkalmazása ennél korábbi időpontban szűnik meg az Egyesült Királysággal a közúti fuvarozásra vonatkozóan kötött egyéb megállapodás hatálybalépésétől vagy ideiglenes alkalmazásától kezdődően. Az Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság közötti nemzetközi menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú

autóbuszjáratok üzemeltetése során Írország határ menti régiójában alkalmazandó külön rendelkezések kivételével a rendelkezés alkalmazása ugyancsak korábbi időpontban szűnik meg a közúti személyszállításra vonatkozó rendelkezések tekintetében, ha az autóbuszal végzett nemzetközi személyszállításról szóló megállapodáshoz (Interbus megállapodás) csatolt, a menetrend szerinti és a menetrend szerinti különcélú autóbuszjáratokról szóló jegyzőkönyv az Unió és az Egyesült Királyság viszonylatában hatályba lép.

Ez a jogi aktus azon intézkedéscsomag részét képezi, amelyet a Bizottság fogad el.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javasolt rendelet *lex specialisnak* minősül, amely az abból eredő következmények némelyikével foglalkozik, hogy a közúti árufuvarozást és a közúti autóbuszos személyszállítást szabályozó uniós szabályok, különösen az 1072/2009/EK rendelet és az 1073/2009/EK rendelet nem lesz alkalmazandó az Egyesült Királyság és az Unió közötti közúti árufuvarozásra személyszállításra. A javasolt feltételek az aránytalan zavarok elkerüléséhez szükséges mértékre korlátozódnak. E feltételek csupán korlátozott ideig lesznek alkalmazandók. A javaslat így teljes mértékben összhangban van a hatályos jogszabályokkal, különösen az 1072/2009/EK rendelettel és az 1073/2009/EK rendelettel.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat kiegészíti a közúti árufuvarozásra vonatkozó uniós szabályokat, különösen az 1072/2009/EK rendeletet, valamint az autóbuszal végzett nemzetközi személyszállításra vonatkozó uniós szabályokat, különösen az 1073/2009/EK rendeletet. A rendelet konkrét célja és kontextusa, valamint egyoldalú jellege szükségszerűen szigorú megközelítést tesz szükségessé a jogok biztosítása tekintetében, másrészt pedig olyan különös rendelkezéseket, amelyek célja a jogok egyenértékűségének és az egyenlő versenyfeltételeknek a fenntartása.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A jogalap az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése.

- **Szubszidiaritás**

Az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése és az 1073/2009/EK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése a harmadik országokkal kötött vonatkozó megállapodások tekintetében fenntartja az Unió hatáskörét. Ilyen megállapodás hiányában a javasolt jogi aktus célja, hogy az Egyesült Királyság által biztosított egyenértékű jogok függvényében megteremtse az alapszintű összeköttetést. Az ilyen jellegű összeköttetés az Unió valamennyi pontjára irányuló és onnan kiinduló forgalom tekintetében egyenlő módon lenne biztosított, amivel elkerülhetők a belső piac torzulásai. Az uniós szintű fellépés ezért elengedhetetlen; az eredmény tagállami szintű fellépéssel nem lenne megvalósítható.

- **Arányosság**

A javasolt rendelet arányosnak tekinthető, mivel lehetővé teszi az aránytalan zavarok megelőzését, és egyúttal egyenlő versenyfeltételeket biztosít az uniós közúti fuvarozók számára. A javaslat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket. Ez különösen vonatkozik a releváns jogok biztosításának feltételeire, többek között az Egyesült Királyság

által biztosítandó egyenértékű jogok követelményére, a tisztességes versenyre és e szabályrendszer időbeli korlátozására.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a jogi aktus olyan kérdéseket szabályoz, amelyek szorosan kapcsolódnak az 1072/2009/EK rendelethez és az 1073/2009/EK rendelethez, és célja, hogy az említett rendelethez hasonlóan teljes mértékben harmonizált versenyfeltételeket biztosítson, azt rendelet formájában kell előterjeszteni. Emellett ez a forma a legmegfelelőbb a helyzet/kontextus sürgőssége miatt is, mivel az átmeneti időszak vége előtt rendelkezésre álló idő (hacsak addig nem születik megállapodás a közúti árufuvarozásról és személyszállításról) túl rövid ahhoz, hogy lehetővé tegye egy esetleges irányelv rendelkezéseinek átültetését.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Tárgyaltan, mivel az e javaslatot szükségessé tevő – a hatályban lévő jogszabályok célkitűzéseikhez nem kapcsolódó – esemény kivételes, időszakos és egyszeri.

- **Konzultációk az érdekelt felekkel**

Számos érdekelt fél, valamint tagállami képviselő számolt be az Unió és az Egyesült Királyság közötti megállapodásra irányuló tárgyalásból eredő kihívásokról, és vetett fel lehetséges megoldásokat.

A tagállami képviselőkkel és a közúti fuvarozás különböző érdekeltjeivel Brüsszelben és a tagállamokban tarott átfogó és célzott egyeztetések keretében a felek megvitatták, a kilépésről rendelkező megállapodásban meghatározott átmeneti időszak 2020. december 31-i lejártát, a 2021. január 1-jével bekövetkező változásokra való felkészülés szükségességét, valamint azt, hogy megállapodás nélküli brexit esetén további intézkedésekre kerül sor.

Az előadott vélemények egyik közös témája a szabályozási beavatkozás szükségessége volt annak érdekében, hogy a közúti árufuvarozás és személyszállítás tekintetében fenn lehessen tartani az összeköttetés bizonyos szintjét. Az uniós közúti árufuvarozási és személyszállítási piachoz való hozzáférés tekintetében az érdekelt felek nem képesek saját rendkívüli intézkedések végrehajtásával enyhíteni a partnerségi megállapodás esetleges hiányának hátrányos hatását.

Több tagállam hangsúlyozta különösen azt, hogy a közúti árufuvarozásra és személyszállításra vonatkozó megállapodás hiányában uniós szintű rendkívüli intézkedéseket kell elfogadni az Unió és az Egyesült Királyság közötti alapszintű összeköttetés biztosítása érdekében. Kiemelték, hogy az ECMT többoldalú kvótarendszere – figyelembe véve annak mennyiségi és minőségi korlátait – nem jelent kielégítő és megfelelő tartalékmegoldást.

Kiemelték továbbá azt is, hogy az Interbus megállapodás csak a nem menetrend szerinti járatokat szabályozza, a menetrend szerinti és a menetrend szerinti különcélú járatokra vonatkozó megfelelő tartalékmegoldás pedig nincs, mivel az Interbus megállapodáshoz csatolt, a menetrend szerinti és a menetrend szerinti különcélú autóbusszármazékokról szóló jegyzőkönyv az Unió és az Egyesült Királyság viszonylatában várhatóan nem lép időben

hatályba. Emellett megállapítást nyert, hogy az Írország és Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság között autóbusszal végzett, határon átnyúló személyszállításra különösen nagy szükség van.

Ezek az észrevételek kellő figyelmet kaptak a javaslat előkészítése során.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Az érdekelt felek különféle értékeléseket osztottak meg a Bizottsággal az Egyesült Királyság kilépésének a közúti fuvarozási ágazatra gyakorolt hatásairól.

Ezek az értékelések arra a következtetésre jutnak, hogy a közúti áru fuvarozási ágazatban rendelkezésre álló egyetlen tartalékmegoldás – nevezetesen a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere – alkalmatlan lenne az ágazat igényeinek kielégítésére. A 2021. évre rendelkezésre álló engedélyek korlátozott volta valószínűleg jelentős fennakadásokat okozna, és az engedélyek nem fedeznék teljes mértékben a kétoldalú közúti áru- és személyforgalmat. Az Egyesült Királyság és az Unió közötti közúti áru fuvarozási műveletek több mint 80 %-át jelenleg az Unióban székhellyel rendelkező fuvarozók bonyolítják le. Az Unió érdeke, hogy olyan keretet biztosítson, amely nem korlátozza indokolatlanul a kétoldalú közúti áru fuvarozási műveleteket.

Az érdekelt felek kitartottak továbbá amellett, hogy biztosítani kell az Unió és az Egyesült Királyság közötti menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú autóbuszjáratok folytonosságát.

- **Hatásvizsgálat**

A helyzet kivételes jellege és az Egyesült Királyság státuszának megváltozásával érintett időszakhoz kapcsolódó korlátozott igények miatt nincs szükség hatásvizsgálatra. A javaslatban foglaltaktól érdemben vagy jogilag eltérő szakpolitikai alternatívák nem állnak rendelkezésre.

- **Alapvető jogok**

E javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Tárgyaltalan.

5. EGYÉB ELEMELK

- **Végrehajtási tervek, valamint a figyelemmel kísérés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Tárgyaltalan.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban említett átmeneti időszak végét követően az alapszintű közúti árufuvarozási és személyszállítási összeköttetést biztosító közös szabályokról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának (a továbbiakban: az Egyesült Királyság) az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodást³ (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) az Unió az (EU) 2020/135 tanácsi határozattal⁴ megkötötte, és a megállapodás 2020. február 1-jén hatályba lépett. A kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak, amelynek során az uniós jog az említett megállapodás 127. cikkével összhangban továbbra is alkalmazandó az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban, 2020. december 31-én jár le. 2020. február 25-én a Tanács elfogadta az (EU, EURATOM) 2020/266 határozatot a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával egy új partnerségi megállapodásról folytatandó tárgyalások megkezdésére való felhatalmazásról⁵. A tárgyalási irányelvekben jelzett módon a felhatalmazás kiterjed többek között azokra az elemekre, amelyek az átmeneti időszakot követően az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti szállítási kapcsolatának átfogó kezeléséhez szükségesek. Nem biztos azonban, hogy az említett időszak végéig hatályba lép az Unió és az Egyesült

¹ HL C [...], [...], [...]. o.

² HL C [...], [...], [...]. o.

³ HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

⁴ A Tanács (EU) 2020/135 határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről (HL L 29., 2020.1.31., 1. o.).

⁵ HL L 58., 2020.2.27., 53. o.

Királyság között a felek jövőbeli kapcsolatát a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén szabályozó megállapodás.

- (2) Eltérő külön rendelkezés hiányában az átmeneti időszak végével a piachoz való hozzáférés tekintetében az uniós jogból eredő, az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁶ és az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁷ megállapított valamennyi jog és kötelezettség megszűnik az Egyesült Királyság, valamint az Unió és tagállamai kapcsolatára vonatkozóan.
- (3) Ebben az esetben súlyos zavarok lépnek fel az Unió és az Egyesült Királyság közötti nemzetközi közúti árufuvarozásban és személyszállításban.
- (4) E rendelet területi hatálya nem terjed ki Gibraltárra, és az e rendeletben szereplő, az Egyesült Királyságra való hivatkozások nem vonatkoznak Gibraltárra.
- (5) A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere az egyetlen olyan más rendelkezésre álló jogi keret, amely az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti árufuvarozáshoz alapot biztosíthat. Mivel azonban jelenleg korlátozott számú engedély áll rendelkezésre az ECMT-rendszer keretében, és a rendszer hatálya az érintett közúti fuvarozási műveletek tekintetében korlátozott, a rendszer jelenleg nem alkalmas arra, hogy teljes mértékben kielégítse az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti árufuvarozási igényeket.
- (6) A közúti személyszállítási szolgáltatásokkal összefüggésben súlyos, a közrendet is fenyegető zavarok bekövetkezése is várható. Az átmeneti időszakot követően az autóbusszal végzett nemzetközi nem menetrend szerinti személyszállításról szóló megállapodás (Interbus megállapodás) az egyetlen olyan rendelkezésre álló jogi keret, amely biztosíthatja az Unió és az Egyesült Királyság közötti autóbusszos személyszállítás alapját. Az Egyesült Királyság 2021. január 1-jétől az Interbus megállapodás saját jogú szerződő felévé válik. Az Interbus megállapodás azonban csak a nem menetrend szerinti járatokat szabályozza, ezért nem alkalmas az Egyesült Királyság és az Unió között autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítással összefüggésben az átmeneti időszak lejártja miatti zavarok megfelelő kezelésére. A felek már megtárgyaltak egy az Interbus megállapodáshoz csatolt, a menetrend szerinti és a menetrend szerinti külön célú autóbusszjáratokról szóló jegyzőkönyvet, amelyet az Egyesült Királyság várhatóan a lehető legkorábbi időpontban megerősít. A jegyzőkönyv azonban várhatóan nem lép időben hatályba ahhoz, hogy a jelenlegi helyzetben életképes alternatív megoldást jelentsen az átmeneti időszakot közvetlenül követő időszakra. A rendelkezésre álló eszközök ezért nem elégítik ki az Unió és az Egyesült Királyság közötti, menetrend szerinti és menetrend szerinti külön célú járatok keretében végzett autóbusszos személyszállítás igényeit.
- (7) Ezért a – többek között a közrend tekintetében fellépő – komoly zavarok megelőzése érdekében ideiglenes intézkedéseket kell hozni, amelyek lehetővé teszik az Egyesült Királyságban engedélyezett közúti árufuvarozók és autóbusszos személyszállító szolgáltatók számára, hogy közúti árufuvarozást és személyszállítást végezzenek az Egyesült Királyság területe és az Unió között vagy az Egyesült Királyság területéről egy vagy több tagállamon áthaladva az Egyesült Királyság területére. Az Egyesült Királyság és az Unió közötti megfelelő egyensúly érdekében e jogok biztosítását a

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

jogok egyenértékűségének feltételéhez kell kötni, továbbá bizonyos, a tisztességes versenyt garantáló feltételektől kell függővé tenni.

- (8) Az Írország és Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság között autóbusszal végzett, határon átnyúló személyszállítás különösen fontos a határ menti régióban élő közösségek számára, tekintettel a közösségek közötti alapszintű összeköttetés biztosítására, többek között a közös utazási terület részeként. Ezért az Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság között autóbusszal történő nemzetközi személyszállítás keretében az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára továbbra is engedélyezni kell Írország határ menti régiójában az utasok felvételét és leszállítását.
- (9) Annak érdekében, hogy tükröződjön az intézkedések ideiglenes jellege, és ne teremtsenek precedenst, az e rendeletben előírt intézkedések időbeli hatályát rövid időtartamra kell korlátozni. A közúti árufuvarozás vonatkozásában az időbeli korlátozás annak szem előtt tartásával történik, hogy a CEMT-rendszerben intézkedések születhetnek az alapszintű összeköttetések érdekében, és a korlátozás nem érinti sem az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti árufuvarozásra vonatkozó jövőbeli megállapodás hatálybalépését, sem a közlekedéssel kapcsolatos jövőbeli uniós szabályokat. Ami az autóbuszos személyszállítást illeti, az időbeli korlátozás lehetővé teszi, hogy az Interbus megállapodáshoz csatolt, a menetrend szerinti és menetrend szerinti külön célú autóbuszjáratokról szóló jegyzőkönyv hatályba léphessen és az Egyesült Királyságra alkalmazhatóvá váljon azáltal, hogy az Egyesült Királyság megerősíti vagy csatlakozik hozzá, továbbá az időbeli korlátozás nem érinti a kérdéssel kapcsolatban az Unió és az Egyesült Királyság között a jövőben létrejövő esetleges megállapodást.
- (10) Az EUSZ 5. cikkében meghatározott arányosság elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (11) Tekintettel az átmeneti időszak fent említett lejártából fakadó sürgető helyzetre, helyénvalónak tűnik kivételt biztosítani a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről szóló, az Európai Unióról szóló szerződéshez, az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződéshez csatolt 1. jegyzőkönyv 4. cikkében említett nyolchetes időszak alól.
- (12) E rendeletet sürgősen hatályba kell léptetni, és a kilépésről rendelkező megállapodásban meghatározott átmeneti időszak végét követő naptól kell alkalmazni, kivéve, ha addig az időpontig hatályba lép az Egyesült Királysággal a közúti fuvarozásról kötött megállapodás. E rendelet a két fél között a közúti fuvarozásról kötött nemzetközi megállapodás hatálybalépésének vagy ideiglenes alkalmazásának kezdő időpontjától kezdve nem alkalmazandó. Az Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság közötti nemzetközi menetrend szerinti és menetrend szerinti külön célú autóbuszjáratok üzemeltetése során Írország határ menti régiójában alkalmazandó külön rendelkezések kivételével a menetrend szerinti és menetrend szerinti külön célú autóbuszjáratok üzemeltetési jogának azon a napon meg kell szünnie, amelyen az Interbus megállapodáshoz csatolt, a nemzetközi menetrend szerinti és menetrend szerinti külön célú autóbuszjáratokról szóló jegyzőkönyv az Unió és az Egyesült Királyság viszonylatában hatályba lép. E rendelet mindenesetre legfeljebb 2021. június 30-ig alkalmazandó.
- (13) Amennyiben a piaci igények kielégítése érdekében szükséges, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy visszaállítsa az Unió által az egyesült királyságbeli közúti

árufuvarozók és autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogoknak az Egyesült Királyság által az uniós közúti árufuvarozók és autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogokkal való egyenértékűségét, ideértve azt az esetet is, amikor az Egyesült Királyság által biztosított jogokat a származási tagállam alapján biztosítják, vagy azok nem egyenlő mértékben állnak valamennyi uniós fuvarozó rendelkezésére, továbbá orvosolja az uniós közúti árufuvarozók és autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára hátrányos tisztességtelen verseny előfordulását.

- (14) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak meg kell felelniük az arányosság elvének, és ezért rendelkezéseiknek arányban kell lenniük azokkal a problémákkal, amelyeket az egyenértékű jogok biztosításának elmulasztása vagy a tisztességtelen versenyfeltételek okoznak. E rendelet alkalmazásának felfüggesztését a Bizottságnak csak azokban a legsúlyosabb esetekben kell megfontolnia, amikor az Egyesült Királyság nem vagy csak minimális mértékben biztosít egyenértékű jogokat az uniós közúti árufuvarozóknak vagy az uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatóknak, vagy ha az egyesült királyságbeli közúti árufuvarozókra vagy az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatókra vonatkozó versenyfeltételek annyira különböznek az uniós fuvarozókra vonatkozó versenyfeltételektől, hogy az adott szolgáltatások uniós fuvarozók általi nyújtása számukra gazdaságilag nem életképes megoldás.
- (15) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban⁸ meghatározott alapelveknek megfelelően kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein. Biztosítani kell, hogy az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ne érintsék hátrányosan a belső piac megfelelő működését,
- (16) Annak érdekében, hogy az Egyesült Királyság által az uniós közúti árufuvarozók és az uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított, az e rendelet által az egyesült királyságbeli közúti árufuvarozók és az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogokkal egyenértékű jogok minden uniós fuvarozó számára egyenlően rendelkezésre álljanak, ideiglenesen ki kell terjeszteni az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendelet hatályát. Ezek a rendeletek már szabályozzák a valamely tagállam és egy harmadik ország közötti útnak egy tranzitagállam területén megtett szakaszát. Ilyen esetben azonban biztosítani kell, hogy az 1072/2009/EK rendelet vonatkozzon az útnak a be- vagy a kirakodás helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára is, és hogy az 1073/2009/EK rendelet vonatkozzon az útnak az utasok felvételének vagy leszállításának helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára is. A kiterjesztés célja, hogy az uniós fuvarozók az Egyesült Királyságba irányuló vagy onnan kiinduló, nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítást végezhesenek, valamint az általuk végzett személyszállítás keretében további megállókat szolgálhassanak ki,

⁸ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Hatály

Ez a rendelet ideiglenes rendelkezéseket állapít meg, amelyek az Unió, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága (a továbbiakban: Egyesült Királyság) viszonylatában a kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszakot követően szabályozzák a közúti árufuvarozást, valamint a menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú járatok keretében végzett autóbuszos személyszállítást.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „jármű”:
 - a) az árufuvarozással összefüggésben az Egyesült Királyságban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét az Egyesült Királyságban vették nyilvántartásba, amely kizárólag árufuvarozásra szolgál, és amely vagy a vállalkozás saját tulajdonában áll úgy, hogy azt a vállalkozás részletfizetésre vásárolta, vagy azt a vállalkozás bérlte, feltéve, hogy az utóbbi esetben a jármű megfelel a 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁹ meghatározott feltételeknek;
 - b) illetve személyszállítással összefüggésben autóbusz;
2. „engedélyezett árufuvarozás”:
 - a) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út az Unió területéről az Egyesült Királyság területére vagy fordítva egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
 - b) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított, az Egyesült Királyság területéről az Egyesült Királyság területére tartó, az Unió területén áthaladó út;
 - c) az a) és b) pontban említett fuvarozásokkal kapcsolatban üresen megtett út;
3. „engedélyezett autóbuszos személyszállítás”:
 - a) egy autóbusz által személyszállítás céljából lebonyolított út az Unió területéről az Egyesült Királyság területére vagy fordítva egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
 - b) egy autóbusz által személyszállítás céljából lebonyolított, az Egyesült Királyság területéről az Egyesült Királyság területére tartó, az Unió területén áthaladó út;
 - c) az a) és b) pontban említett fuvarozásokkal kapcsolatban személyek szállítása nélkül megtett út;

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül békelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).

- d) utasok felvétele és leszállítása Írország határ menti régiójában az Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság közötti, menetrend szerinti vagy menetrend szerinti különcélú járatok keretében;
4. „Írország határ menti régiója”: Írországnak az Írország, valamint Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyság közötti szárazföldi határral szomszédos megyéi;
 5. „uniós közúti áru fuvarozó”: olyan, közúti áru fuvarozási tevékenységet folytató vállalkozás, amely az 1072/2009/EK rendelet 4. cikke szerinti, érvényes közösségi engedéllyel rendelkezik;
 6. „egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozó”: az Egyesült Királyságban letelepedett olyan vállalkozás, amely jogosult közúti áru fuvarozásra, és nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett áru fuvarozás tekintetében kibocsátott, érvényes engedéllyel rendelkezik;
 7. „egyesült királyságbeli engedély”: amennyiben egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozó számára bocsátják ki, az Egyesült Királyság által nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett áru fuvarozás tekintetében kibocsátott engedély, és amennyiben egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltató számára bocsátják ki, az Egyesült Királyság által nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett autóbuszos személyszállítás tekintetében kibocsátott engedély;
 8. „autóbusz”: az Egyesült Királyságban bejegyzett jármű, amely kialakításánál és felszereltségénél fogva – a járművezetőt is beleértve – kilencnél több személy fuvarozására alkalmas és erre tervezték;
 9. „menetrend szerinti járatok”: olyan járatok, amelyeken az utasok fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és leszállítva történik;
 10. „menetrend szerinti különcélú járatok”: olyan járatok, amelyeken, függetlenül attól, hogy ki szervezi meg azokat, meghatározott utascsoportok fuvarozása más utasok kizárásával történik;
 11. „uniós autóbuszos személyszállító szolgáltató”: olyan, autóbuszos személyszállítási tevékenységet folytató vállalkozás, amely az 1073/2009/EK rendelet 4. cikke szerinti, érvényes közösségi engedéllyel rendelkezik;
 12. „egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltató”: az Egyesült Királyságban letelepedett olyan vállalkozás, amely jogosult autóbuszos személyszállításra, és nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett autóbuszos személyszállítás tekintetében kibocsátott, érvényes engedéllyel rendelkezik;
 13. „fuvarozó”: közúti áru fuvarozó vagy autóbuszos személyszállító szolgáltató;
 14. „versenyjog”: olyan jog, amely a következő magatartással foglalkozik, amennyiben az hatással lehet a közúti áru fuvarozási vagy autóbuszos személyszállítási szolgáltatásokra:
 - a) olyan magatartás, amely a következőkből áll:
 - i. közúti áru fuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók közötti megállapodások, valamint közúti áru fuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása;

- ii. erőfölénnyel való visszaélés egy vagy több közúti árufuvarozó vagy autóbuszos személyszállító szolgáltató részéről;
 - iii. olyan intézkedések, amelyeket az Egyesült Királyság közvállalkozások és az Egyesült Királyság jóvoltából különleges vagy kizárólagos jogokkal rendelkező vállalkozások számára hozott vagy tart fenn, és amelyek ellentétesek az i. vagy ii. alponttal;
- b) a közúti árufuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók közötti olyan összefonódások, amelyek jelentősen gátolják a hatékony versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen;
15. „állami támogatás”: a kormány vagy bármely más szintű közigazgatási szerv által fuvarozó számára nyújtott, gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulás, amely a következőket foglalja magában:
- a) pénzeszközök – például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció – közvetlen átadása, pénzeszközök potenciális közvetlen átadása, kötelezettségek – például hitelgaranciák, tőkeinjekció, tulajdonlás, csődvédelem vagy biztosítás – átvállalása;
 - b) az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének mellőzése;
 - c) az általános infrastruktúra szükségletein kívüli árak vagy szolgáltatások rendelkezésre bocsátása, illetve árak vagy szolgáltatások beszerzése;
 - d) kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervezet megbízása azzal, illetve utasítása arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladattípust az a), b) és c) pontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól;

nem tekinthető úgy, hogy egy kormány vagy más közigazgatási szerv által nyújtott pénzügyi hozzájárulás gazdasági előnyt biztosít, amennyiben egy magánpiaci szereplő a szóban forgó közigazgatási szervvel megegyező helyzetben, kizárólag jövedelemszerzési kilátásoktól vezérelve ugyanazt a pénzügyi hozzájárulást nyújtotta volna;

16. „független versenyhatóság”: a versenyjog alkalmazásáért és végrehajtásáért, valamint az állami támogatások ellenőrzéséért felelős hatóság, amely teljesíti az alábbi feltételeket:
- a) működése szempontjából a hatóság független, és megfelelően fel van ruházva a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokkal;
 - b) feladatai ellátása és hatáskörei gyakorlása során a hatóság rendelkezik a politikai vagy egyéb külső befolyástól való függetlenséget biztosító szükséges garanciákkal, és pártatlanul jár el;
 - c) a hatóság határozatait bírósági felülvizsgálatnak vetik alá;
17. „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a közúti árufuvarozási vagy autóbuszos személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez használt árúknak vagy szolgáltatásoknak – ideértve a

közszolgáltatásokat is – a nyújtása során vagy az ilyen szolgáltatások tekintetében illetékes állami hatóságok általi kezelése során;

18. „az Unió területe”: a tagállamok területe, amelyre az EUSZ és az EUMSZ az említett Szerződésekben megállapított feltételekkel alkalmazandó.

3. cikk

Az engedélyezett árufuvarozás folytatásához való jog

- (1) Az e rendeletben megállapított feltételek szerint az egyesült királyságbeli közúti árufuvarozók engedélyezett árufuvarozást végezhetnek.
- (2) A következő típusú engedélyezett árufuvarozást az Egyesült Királyságban letelepedett természetes vagy jogi személy engedély nélkül végezheti:
- a) egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállítás;
 - b) sérült vagy műszaki hibás járművek szállítása;
 - c) árufuvarozás olyan gépjárművekkel, amelyek megengedett összömege, beleértve a pótkocsikat is, nem haladja meg a 3,5 tonnát;
 - d) Gyógyszerek, orvostechnikai eszközök és berendezések, valamint egyéb, vészhelyzet esetén szükséges cikkek szállítása, különösen természeti katasztrófák esetén;
 - e) olyan árufuvarozás, amelynek esetében teljesülnek a következők:
 - i. a szállított áru a vállalkozás tulajdonában van, vagy azt a vállalkozás adta el, vásárolta meg, adta bérbe vagy vette bérbe, állította elő, vonta ki, dolgozta fel vagy javította meg;
 - ii. a szállítás célja az árunak a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy a vállalkozáson belül vagy azon kívül történő elmozdítása a vállalkozás saját céljaira;
 - iii. az ilyen szállításához használt gépjárműveket a vállalkozás alkalmazásában lévő vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;
 - iv. az áruszállító járművek a vállalkozás saját tulajdonában vannak, vagy azokat a vállalkozás részletfizetésre vásárolta vagy bérlte, feltéve, hogy az utóbbi esetben megfelelnek a 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben előírt feltételeknek; valamint
 - v. a szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység.

4. cikk

A menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú autóbuszjáratok üzemeltetéséhez való jog

- (1) Az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók az e rendeletben megállapított feltételek mellett végezhetnek engedélyezett autóbuszos személyszállítást menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú járatok keretében.
- (2) Az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatóknak az ellenszolgáltatás fejében, menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú járatok

keretében végzett, engedélyezett autóbuszos személyszállításhoz az 1073/2009/EK rendelet 6–11. cikke értelmében rendelkezniük kell egy e rendelet alkalmazásának kezdőnapját megelőzően kibocsátott engedéllyel.

- (3) Az e cikk (2) bekezdése alapján érvényben maradó engedélyek az 1073/2009/EK rendelet 6–11. cikkében foglalt szabályokra és eljárásokra is figyelemmel az e cikk (1) bekezdésében meghatározott célokra legfeljebb 2021. június 30-ig továbbra is használhatók, amennyiben azokat azonos feltételek mellett hosszabbították meg, vagy azokat a megállókat, a díjakat vagy a menetrendet illetően azonos feltételek mellett módosították.
- (4) Nem kereskedelmi és nem üzleti célú engedélyezett autóbuszos személyszállítást az Egyesült Királyságban letelepedett természetes vagy jogi személy engedély nélkül végezhet, amennyiben:
- a) a szállítás a természetes vagy jogi személynek csak melléktevékenysége; valamint
 - b) a használt járművek a természetes vagy jogi személy tulajdonában vannak, vagy a természetes vagy jogi személy azokat részletre vagy egy tartósbérleti szerződés keretében szerezte be, és azokat a természetes személy vagy jogi személy által alkalmazott személyzet egy tagja, a természetes személy maga, vagy a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet egy tagja vezeti.

E szállítási műveletek mentesülnek az Unión belüli engedélyezési rendszer alól, amennyiben a tevékenységet végző személy rendelkezik egy az 1073/2009/EK rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összhangban, e rendelet alkalmazásának az e rendelet 12. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében meghatározott kezdőnapját megelőzően kibocsátott nemzeti engedéllyel.

- (5) A rendelet alkalmazását nem érinti a jármű cseréje, vagy ha a szállítást amiatt szakítják meg, hogy az út egy szakaszát más szállítóeszközzel tegyék meg.

5. cikk

Kétoldalú megállapodások vagy megegyezések

A tagállamok nem tárgyalhatnak és nem köthetnek kétoldalú megállapodást vagy megegyezést az Egyesült Királysággal az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekben.

A meglévő többoldalú megegyezések sérelme nélkül a tagállamok az e rendeletben megadottakon kívül más jogokat nem biztosíthatnak az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók és az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára.

6. cikk

Szociális és műszaki szabályok

Az e rendelet szerinti engedélyezett áruszállítás vagy autóbuszos személyszállítás során be kell tartani a következő szabályokat:

- a) az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők tekintetében a tagállamok által a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁰ összhangban megállapított követelmények;
- b) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok tekintetében az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹¹ követelményei;
- c) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek tekintetében a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹² követelményei;
- d) a járművezetők alapképzése és továbbképzése tekintetében a tagállamok által a 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹³ összhangban meghatározott követelmények;
- e) az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méretei és tömege tekintetében a tagállamok által a 96/53/EK tanácsi irányelvvel¹⁴ összhangban megállapított követelmények;
- f) a sebességkorlátozó készülékek egyes gépjármű-kategóriákba való beszerelése és azokban való használata tekintetében a tagállamok által a 92/6/EGK tanácsi irányelvvel¹⁵ összhangban megállapított követelmények;
- g) a biztonsági övek és a gyermekbiztonsági rendszerek járművekben való kötelező használata tekintetében a tagállamok által a 91/671/EGK tanácsi irányelvvel¹⁶ összhangban megállapított követelmények;
- h) a munkavállalók kiküldetése tekintetében a tagállamok által a 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁷ összhangban megállapított követelmények;
- i) az utasok jogai tekintetében a 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁸ követelményei.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.).

¹⁴ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

¹⁵ A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

¹⁶ A Tanács 91/671/EGK irányelve (1991. december 16.) a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról (HL L 373., 1991.12.31., 26. o.).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.).

7. cikk

A jogok egyenértékűsége

- (1) A Bizottság figyelemmel kíséri az Egyesült Királyság által az uniós közúti fuvarozók és uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogokat és azok gyakorlásának feltételeit.
- (2) Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Egyesült Királyság által az uniós közúti áru fuvarozóknak és uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatóknak biztosított jogok – de jure vagy de facto – nem egyenértékűek az e rendelet alapján az egyesült királyságbeli fuvarozók számára biztosított jogokkal, vagy hogy ezek a jogok nem állnak egyenlő mértékben rendelkezésre valamennyi uniós közúti áru fuvarozó és uniós autóbuszos személyszállító szolgáltató számára, az egyenértékűség helyreállítása érdekében a Bizottság haladéktalanul felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a 11. cikkel összhangban, amelyekkel:
 - a) felfüggeszti a 3. cikk (1) és (2) bekezdésének, illetve a 4. cikk (1)–(4) bekezdésének alkalmazását, amennyiben nem biztosítanak egyenértékű jogokat az uniós fuvarozóknak, vagy ha a biztosított jogok minimálisak;
 - b) korlátokat állapít meg az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók vagy az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára engedélyezett kapacitás vagy utak száma vagy mindkettő tekintetében; vagy
 - c) a járművek típusaira vagy a forgalomba hozatal feltételeire vonatkozó üzemeltetési korlátozásokat fogad el.

8. cikk

Tisztességes verseny

- (1) A Bizottság figyelemmel kíséri azokat a feltételeket, amelyek mellett az uniós fuvarozók az e rendelet hatálya alá tartozó közúti fuvarozási szolgáltatások nyújtásáért versengenek az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozókkal és autóbuszos személyszállító szolgáltatókkal.
- (2) Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az e cikk (3) bekezdésében említett helyzetek bármelyike miatt az e cikk (1) bekezdésében említett feltételek érzékelhetően kedvezőtlenebbek, mint az egyesült királyságbeli fuvarozók számára biztosítottak, a Bizottság a helyzet orvoslása érdekében haladéktalanul felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el a 11. cikkel összhangban, amelyekkel:
 - a) felfüggeszti a 3. cikk (1) és (2) bekezdésének, illetve a 4. cikk (1)–(4) bekezdésének alkalmazását, amennyiben az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozókra vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatókra vonatkozó versenyfeltételek annyira különböznek az uniós piaci szereplőkre vonatkozó versenyfeltételektől, hogy az utóbbiak számára a szolgáltatások nyújtása gazdaságilag nem életképes megoldás;
 - b) korlátokat állapít meg az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára engedélyezett kapacitás vagy utak száma vagy mindkettő tekintetében; vagy
 - c) a járművek típusaira vagy a forgalomba hozatal feltételeire vonatkozó üzemeltetési korlátozásokat fogad el.

- (3) A (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat az abban a bekezdésben meghatározott feltételek mellett a következő helyzetek orvoslására kell elfogadni:
- a) az Egyesült Királyság állami támogatásokat nyújt;
 - b) az Egyesült Királyságban nincs versenyjog, vagy azt nem alkalmazzák hatékonyan;
 - c) az Egyesült Királyság nem hozott létre vagy nem tart fenn független versenyhatóságot;
 - d) az Egyesült Királyság által a munkavállalók, a biztonság és védelem, valamint a környezet védelme érdekében alkalmazott előírások kevésbé szigorúak az uniós jogban megállapítottaknál, vagy releváns uniós jogszabályok hiányában a valamennyi tagállamban alkalmazott előírásoknál, de minden esetben a vonatkozó nemzetközi előírásoknál;
 - e) a közúti árufuvarozók és az autóbuszos személyszállító szolgáltatók engedélyezésével összefüggésben az Egyesült Királyság által alkalmazott előírások az 1071/2009/EK rendeletben megállapítottaknál alacsonyabb szintűek;
 - f) a hivatásos járművezetők képzésével és képzésével összefüggésben az Egyesült Királyság által alkalmazott előírások a 2003/59/EK irányelvben megállapítottaknál alacsonyabb szintűek;
 - g) az Egyesült Királyság az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁹ meghatározott szabályoktól eltérő szabályokat alkalmaz az úthasználati díjakra és az adózásra vonatkozóan; valamint
 - h) az uniós közúti fuvarozókkal és autóbuszos személyszállító szolgáltatókkal szemben fennáll a megkülönböztetés valamely formája.
- (4) Az (1) bekezdés alkalmazásában a Bizottság információkat kérhet az Egyesült Királyság illetékes hatóságaitól vagy közúti fuvarozóitól. Amennyiben az említett felek nem bocsátják rendelkezésre a kért információkat a Bizottság által előírt észszerű határidőn belül, vagy hiányos információkat szolgáltatnak, a Bizottság a (2) bekezdésnek megfelelően járhat el.

9. cikk

Az 1072/2009/EK rendelet és az 1073/2009/EK rendelet hatályának kiterjesztése

- (1) Az áruknak az Unió és az Egyesült Királyság területe közötti, olyan uniós közúti árufuvarozó által végzett szállítása tekintetében, amely az Egyesült Királyság által az e rendelet 7. cikkében említettek szerint biztosított, az e rendelet szerintiekkel egyenértékű jogok alapján végzi tevékenységét, az útnak a berakodás vagy a kirakodás helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára az 1072/2009/EK rendelet alkalmazandó.
- (2) Az utasoknak az Unió és az Egyesült Királyság területe közötti, olyan uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatók által végzett szállítása tekintetében, amely az Egyesült Királyság által a rendelet 7. cikkében említettek szerint biztosított, az e rendelet szerintiekkel egyenértékű jogok alapján végzi tevékenységét, az útnak a

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

felvétel vagy a leszállítás helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára az 1073/2009/EK rendelet alkalmazandó.

10. cikk

Konzultáció és együttműködés

- (1) A tagállamok illetékes hatóságai e rendelet végrehajtásának biztosítása érdekében szükség szerint konzultálnak és együttműködnek az Egyesült Királyság illetékes hatóságaival.
- (2) A tagállamok kérésre indokolatlan késedelem nélkül továbbítják a Bizottságnak az (1) bekezdés alapján kapott információkat vagy minden egyéb, a 7. és 8. cikk végrehajtása szempontjából releváns információt.

11. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottságnak a 7. cikk (2) bekezdésében és a 8. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása a 2021. június 30-ig terjedő időszakra szól.
- (2) A 7. cikk (2) bekezdése vagy a 8. cikk (2) bekezdése szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (3) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

12. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.
- (2) Ezt a rendeletet az azt követő naptól kell alkalmazni, amelyen a kilépésről rendelkező megállapodás 126. és 127. cikke értelmében az uniós jog már nem alkalmazandó az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.

Nem kell azonban alkalmazni akkor, ha az említett időpontig hatályba lép az Unió és az Egyesült Királyság között a közúti fuvarozásra vonatkozóan létrejött nemzetközi megállapodás.

- (3) E rendelet az Unió és az Egyesült Királyság között a közúti fuvarozásról kötött nemzetközi megállapodás hatálybalépésének vagy ideiglenes alkalmazásának kezdő napjától kezdve nem alkalmazandó.

A 2. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett autóbuszos személyszállítás kivételével e rendelet autóbuszos személyszállításra vonatkozó rendelkezéseinek attól a naptól meg kell szünniük, amelyen az Interbus megállapodáshoz csatolt, a nemzetközi menetrend szerinti és menetrend szerinti különcélú autóbuszjáratokról szóló jegyzőkönyv az Unió és az Egyesült Királyság viszonylatában hatályba lép.

(4) E rendelet alkalmazhatósága legkésőbb 2021. június 30-jén mindenképpen megszűnik.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*