

V Bruseli 10. decembra 2020
(OR. en)

13903/20

**Medziinštitucionálny spis:
2020/0362 (COD)**

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

NÁVRH

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 10. decembra 2020

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: COM(2020) 826 final

Predmet: Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o spoločných pravidlách na zabezpečenie základnej prepojenosti v cestnej nákladnej a osobnej doprave po skončení prechodného obdobia uvedeného v Dohode o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2020) 826 final.

Príloha: COM(2020) 826 final



V Bruseli 10. 12. 2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o spoločných pravidlách na zabezpečenie základnej prepojenosti v cestnej nákladnej a osobnej doprave po skončení prechodného obdobia uvedeného v Dohode o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Spojené kráľovstvo 1. februára 2020 podľa článku 50 Zmluvy o Európskej únii vystúpilo z Únie. Dohodu o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu¹ (ďalej len „dohoda o vystúpení“) Únia uzavrela rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/135² a dohoda nadobudla platnosť 1. februára 2020. Prechodné obdobie uvedené v článku 126 dohody o vystúpení, počas ktorého sa na Spojené kráľovstvo a v ňom v súlade s článkom 127 uvedenej dohody naďalej uplatňuje právo Únie, sa končí 31. decembra 2020.

Rada 25. februára 2020 prijala rozhodnutie (EÚ, Euratom) 2020/266 o poverení začať rokovania so Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska o novej dohode o partnerstve³. Ako vyplýva zo smerníc na rokovania, poverenie sa okrem iného vzťahuje na prvky potrebné na komplexné riešenie vzťahov so Spojeným kráľovstvom v oblasti cestnej dopravy po skončení prechodného obdobia.

Nie je však isté, či do konca uvedeného obdobia nadobudne platnosť dohoda medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom upravujúca ich budúci vzťah v tejto oblasti.

Uplynutím prechodného obdobia stanoveného dohodou o vystúpení sa 31. decembra 2020 ukončia všetky práva a povinnosti vyplývajúce z práva Únie v súvislosti s prístupom na trh cestnej dopravy, ako sa stanovuje v nariadení (ES) č. 1072/2009⁴ a nariadení (ES) č. 1073/2009⁵. Výsledkom bude ukončenie platnosti licencií Spoločenstva, ktoré Spojené kráľovstvo vydalo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy, a tým aj strata prístupu držiteľov takýchto licencií na trh cestnej nákladnej a osobnej dopravy v Únii. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy a autokarovej a autobusovej dopravy v Európskej únii pôsobiaci na základe existujúcich licencií Spoločenstva rovnako prídu o automatický prístup na trh cestnej nákladnej a osobnej dopravy v Spojenom kráľovstve.

Z toho vyplýva, že bez uzavretia dohody medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom, ktorou by sa táto záležitosť riadila, by sa multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ECMT) stal po skončení prechodného obdobia jediným dostupným právnym rámcom, na ktorého základe by sa naďalej mohli poskytovať služby cestnej nákladnej dopravy, a to pod podmienkou držby povolenia ECMT. Vozidlo s povolením ECMT môže prepravovať tovar medzi ktorýmikoľvek zo 43 krajín zapojených do systému, medzi ktoré patrí 26 členských štátov EÚ (všetky okrem Cypru), Spojené kráľovstvo a 16 ďalších krajín. Po medzinárodnej nákladnej operácii z krajiny evidencie vozidla do inej krajiny ECMT

¹ Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/135 z 30. januára 2020 o uzavretí Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 1).

³ Ú. v. EÚ L 58, 27.2.2020, s. 53.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

možno pred tým, ako sa vozidlo musí vrátiť do krajiny, v ktorej je evidované, uskutočniť tri operácie mimo krajiny evidencie.

Počet povolení ECMT je obmedzený pre každý členský štát a povolenia na rok 2021 na vnútroštátnej úrovni už príslušné orgány každého členského štátu udelili. Ich počet nie je možné v krátkom čase zvýšiť. Kvóty ECMT sa stanovujú každoročne a akékoľvek zmeny počtu povolení pridelených krajine ECMT musia jednomyselne schváliť všetky krajiny ECMT.

Ako sa už zdôraznilo v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/501, ktoré bolo prijaté 25. marca 2019⁶, vzhľadom na objemy služieb cestnej nákladnej dopravy a tovaru prepraveného cestnou dopravou medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou (približne 51 miliónov ton v roku 2019, zhruba 29 miliónov ton z Únie do Spojeného kráľovstva a zhruba 22 miliónov ton zo Spojeného kráľovstva do Únie), je zrejmé, že spoliehanie sa len na systém kvót ECMT v súčasnosti nepredstavuje primerané riešenie v snahe zabezpečiť základnú prepojenosť v cestnej nákladnej doprave bezprostredne po skončení prechodného obdobia.

Cestná preprava tovaru medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi je takmer úplne v rukách Spojeného kráľovstva a prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie. Ak by teda títo prevádzkovatelia prišli o právo zabezpečovať cestnú nákladnú dopravu medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou, viedlo by to k vážnym narušeniam, a to aj pokiaľ ide o verejný poriadok.

Pokiaľ ide o osobnú dopravu autobusmi a autokarmi, bez uzavretia dohody medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom, ktorou by sa táto záležitosť riadila, Dohoda o medzinárodnej príležitostnej preprave cestujúcich autokarmi a autobusmi⁷ (ďalej len „dohoda Interbus“) je jediným dostupným právnym rámcom, ktorý by po skončení prechodného obdobia mohol poskytovať základ pre prepravu cestujúcich autokarmi a autobusmi medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom. Spojené kráľovstvo 29. októbra 2020 uložilo svoju listinu o pristúpení k dohode Interbus. Dňa 1. januára 2021 sa tak stane samostatnou zmluvnou stranou dohody. Dohoda Interbus sa vzťahuje len na príležitostnú dopravu, a vzhľadom na vysoký počet osôb, ktoré budú chcieť naďalej cestovať medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom, nepostačuje na riešenie narušení vyplývajúcich z ukončenia uplatňovania práva Únie na Spojené kráľovstvo a v ňom. Protokol k dohode Interbus o službách pravidelnej a osobitnej pravidelnej osobnej dopravy autokarmi a autobusmi bol dojednaný medzi zmluvnými stranami dohody, ale neočakáva sa, že nadobudne platnosť včas, aby bolo možné ponúknuť použiteľné alternatívne riešenie na obdobie bezprostredne po skončení prechodného obdobia. Preto v prípade služieb pravidelnej a osobitnej pravidelnej osobnej dopravy autokarmi a autobusmi súčasné nástroje neriešia potreby takýchto služieb medzi Úniou na jednej strane a Spojeným kráľovstvom na strane druhej.

Služby cezhraničnej autokarovej a autobusovej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom majú osobitný význam pre komunity žijúce v pohraničných regiónoch, aby sa zabezpečila základná prepojenosť medzi komunitami, okrem iného v rámci spoločnej oblasti cestovania. Nie je k dispozícii žiaden nástroj, ktorý by sa zaoberal potrebami prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy vykonávajúcich služby pravidelnej alebo osobitnej pravidelnej dopravy, pri ktorých cestujúci nastupujú a

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/501 z 25. marca 2019 o spoločných pravidlách na zabezpečenie základnej prepojenosti v cestnej nákladnej a osobnej doprave vzhľadom na vystúpenie Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Únie (Ú. v. EÚ L 85, 27.3.2019, s. 39).

⁷ Ú. v. ES L 321, 26.11.2002, s. 13.

vystupujú v regiónoch na druhej strane hranice. Bez práva vykonávať kabotážnu prepravu je však hospodárska životaschopnosť mnohých cezhraničných služieb ohrozená. Je preto vhodné, aby Únia prijala dočasné a časovo obmedzené krízové opatrenia na zmiernenie takýchto potenciálne rušivých účinkov na prepojenosť medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.

Účelom tohto návrhu je teda stanoviť dočasné opatrenia upravujúce cestnú prepravu tovaru, ako aj poskytovanie služieb pravidelnej a osobitnej pravidelnej osobnej dopravy medzi Úniou na jednej strane a Spojeným kráľovstvom na strane druhej po ukončení prechodného obdobia uvedeného v článku 126 dohody o vystúpení (článok 1). Týmito opatreniami sa má udržať základná prepojenosť počas striktno vymedzeného obdobia (článok 2).

Gibraltár nie je zaradený do územnej pôsobnosti tohto nariadenia a žiadny v ňom uvedený odkaz na Spojené kráľovstvo sa nevzťahuje na Gibraltár.

V prvom rade (článok 3) sa v navrhovanom nariadení stanovuje jednostranné udeľovanie práv na dvojstrannú prepravu prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy so sídlom v Spojenom kráľovstve, aby mohli naďalej prepravovať tovar medzi svojim územím a Úniou.

V návrhu nariadenia sa stanovuje (článok 4) aj jednostranné udelenie práv prevádzkovateľom autobusov a autokarov so sídlom v Spojenom kráľovstve na dvojstrannú prepravu cestujúcich autokarmi a autobusmi ako súčasť služieb pravidelnej alebo osobitnej pravidelnej dopravy, aby mohli naďalej prepravovať cestujúcich medzi svojim územím a Úniou. V nariadení sa ďalej stanovuje jednostranné udelenie práv na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich v pohraničnej oblasti Írska v rámci medzinárodnej pravidelnej a osobitnej pravidelnej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom.

Práva udelené prevádzkovateľom cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva sú v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie vzťahujúcimi sa na prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy a cestnej osobnej dopravy (článok 6) a s rovnocennými právami, ktoré Spojené kráľovstvo udeľuje prevádzkovateľom cestnej dopravy z Únie. Navrhovaným nariadením sa stanovuje mechanizmus (článok 7) s cieľom zabezpečiť, aby práva prevádzkovateľov cestnej dopravy z Únie v Spojenom kráľovstve boli rovnocenné s právami udelenými prevádzkovateľom cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva na základe navrhovaného nariadenia. V opačnom prípade je Komisia splnomocnená prijať potrebné opatrenia na nápravu situácie prostredníctvom delegovaných aktov vrátane obmedzenia povolenej kapacity, ktorú majú k dispozícii prevádzkovatelia cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, alebo obmedzenia počtu ciest, alebo na oboje. Posúdenie miery rovnocennosti a prijatie nápravných opatrení zo strany Komisie nie je obmedzené na prísny formálny súlad medzi dvoma právnymi poriadkami, pretože medzi dotknutými trhmi existujú výrazné rozdiely a je potrebné vyhnúť sa automatickému kopírovaniu predpisov, ktoré by mohlo v konečnom dôsledku byť v protiklade so záujmami Únie.

Navrhovaným nariadením – aj keď jeho cieľom je dočasne zabezpečiť základnú prepojenosť v cestnej nákladnej doprave a cestnej osobnej doprave – sa stanovuje flexibilný mechanizmus na zabezpečenie toho, aby prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovatelia autokarovej a autobusovej dopravy z Únie mali spravodlivé a rovnaké príležitosti súťažiť s prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľmi autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva. Predpokladom rovnakých podmienok je, aby Spojené kráľovstvo aj po skončení prechodného obdobia naďalej v oblasti cestnej nákladnej a osobnej dopravy uplatňovalo dostatočne prísne a porovnateľné štandardy, pokiaľ ide o: spravodlivú hospodársku súťaž vrátane regulovania kartelov, zneužívania dominantného postavenia a fúzií; zákaz neoprávnených štátnych subvencií; ochranu pracovníkov a vysokú úroveň

bezpečnosti cestnej premávky; ochranu životného prostredia; bezpečnostnú ochranu a bezpečnosť, alebo týkajúce sa udeľovania licencií prevádzkovateľom cestnej dopravy či kvalifikácie, odbornej prípravy a lekárskeho prehládok profesionálnych vodičov. Okrem toho sa musí zabezpečiť, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy z Únie neboli v Spojenom kráľovstve diskriminovaní, a to ani *de iure*, ani *de facto*. V navrhovanom nariadení sa teda Komisia (článok 8) poveruje úlohou monitorovať podmienky hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi cestnej dopravy z Únie na jednej strane a prevádzkovateľmi cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva na strane druhej, pričom sa splnomocňuje prijať prostredníctvom delegovaných aktov potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby tieto podmienky zostali vždy rovnaké.

Zavádzajú sa postupy potrebné na to, aby členské štáty a Komisia mohli overovať, či prevádzkovatelia cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, ktorí prepravujú tovar alebo cestujúcich na základe tohto nariadenia, majú licenciu alebo osvedčenie v súlade s príslušnými normami, či sú splnené všetky príslušné vnútroštátne predpisy a právne predpisy Únie a či sa neprekročili udelené práva.

Nariadenie (ES) č. 1072/2009 a nariadenie (ES) č. 1073/2009 sa už vzťahujú na časť jazdy medzi členským štátom a treťou krajinou uskutočnenú na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. Je potrebné zabezpečiť, aby sa uvedené nariadenia uplatňovali aj na časť jazdy na území členského štátu, kde sa uskutočňuje nakládka alebo vykládka, v prípade nákladnej dopravy, a na časť jazdy na území členského štátu, v ktorom nastupujú alebo vystupujú cestujúci v prípade autokarovej a autobusovej dopravy (článok 9). Takéto rozšírenie zabezpečí, aby prevádzkovatelia z Únie mohli vykonávať cezhraničné operácie do Spojeného kráľovstva alebo z neho, ako aj ďalšie zastávky v rámci svojej autokarovej a autobusovej dopravy.

Výslovne sa ustanovuje, že členské štáty nesmú rokovať o žiadnych dvojstranných dohodách o poskytovaní cestnej dopravy so Spojeným kráľovstvom ani s ním takéto dohody uzatvárať v otázkach, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a nesmú prevádzkovateľom cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva ani iným spôsobom udeliť žiadne iné práva než práva udelené na základe tohto nariadenia (článok 5). Zodpovedné príslušné orgány však budú môcť spolupracovať v rozsahu potrebnom na správne vykonávanie nariadenia (článok 10), aby dochádzalo k čo najmenšiemu možnému narušeniu riadenia služieb cestnej nákladnej dopravy a autokarovej a autobusovej dopravy poskytovaných po 31. decembri 2020.

V článku 11 sa stanovujú pravidlá vykonávania delegovanej právomoci udelenej Komisii na prijímanie delegovaných aktov s cieľom zabezpečiť, aby práva prevádzkovateľov cestnej dopravy z Únie boli v Spojenom kráľovstve rovnocenné s právami udelenými prevádzkovateľom cestnej dopravy zo Spojeného kráľovstva a aby prevádzkovatelia Únie neboli v Spojenom kráľovstve diskriminovaní.

V článku 12 sa stanovuje, že toto nariadenie sa začne uplatňovať po skončení prechodného obdobia stanoveného dohodou o vystúpení, ak nenadobudne platnosť dohoda upravujúca cestnú dopravu so Spojeným kráľovstvom, a prestane sa uplatňovať najneskôr 30. júna 2021. Nariadenie sa prestane uplatňovať k skoršiemu dátumu, ak pred uvedeným dátumom nadobudne platnosť alebo sa bude predbežne vykonávať dohoda so Spojeným kráľovstvom upravujúca cestnú dopravu. S výnimkou osobitných ustanovení uplatňovaných v pohraničných regiónoch Írska v rámci služieb medzinárodnej pravidelnej a osobitnej pravidelnej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom sa nariadenie takisto prestane uplatňovať k skoršiemu dátumu, pokiaľ ide o ustanovenia súvisiace s cestnou osobnou dopravou, ak pre Úniu a Spojené kráľovstvo nadobudne platnosť

protokol k dohode Interbus týkajúci sa medzinárodnej pravidelnej a osobitnej prepravy cestujúcich autokarmi a autobusmi.

Tento akt je súčasťou balíka opatrení, ktoré v súčasnosti prijíma Komisia.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Toto navrhované nariadenie je určené ako *lex specialis*, ktorým by sa riešili niektoré dôsledky vyplývajúce z toho, že pravidlá Únie, ktorými sa upravuje cestná nákladná doprava a cestná osobná doprava autobusmi a autokarmi, najmä nariadenie (ES) č. 1072/2009 a nariadenie (ES) č. 1073/2009, sa už nebudú vzťahovať na cestnú prepravu tovaru a cestujúcich medzi Spojeným kráľovstvom na jednej strane a Úniou na strane druhej. Navrhované podmienky sú obmedzené na to, čo je v tejto súvislosti nevyhnutné, aby sa predišlo neprimeranému narušeniu. Mali by sa uplatňovať len počas obmedzeného časového obdobia. Tento návrh je preto v úplnom súlade s existujúcimi právnymi predpismi, najmä s nariadením (ES) č. 1072/2009 a nariadením (ES) č. 1073/2009.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Týmto návrhom sa dopĺňajú pravidlá Únie, ktorými sa upravuje cestná preprava tovaru, najmä nariadenie (ES) č. 1072/2009, a pravidlá Únie, ktorými sa upravuje medzinárodná autokarová a autobusová doprava, najmä nariadenie (ES) č. 1073/2009. Osobitný účel a kontext tohto nariadenia, ako aj jeho jednostranná povaha, si nevyhnutne vyžadujú reštriktívny prístup pri udeľovaní práv, ako aj osobitné ustanovenia, ktorých cieľom je zachovať rovnocennosť práv a rovnaké podmienky.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Subsidiarita**

V článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1072/2009 a v článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1073/2009 sa vyhradzuje právomoc Únie pre príslušné dohody s tretími krajinami. Bez takejto dohody je cieľom tohto navrhovaného aktu stanoviť základnú prepojenosť, ak by Spojené kráľovstvo udelilo rovnocenné práva. Táto prepojenosť by sa zaručila rovnakým spôsobom v prípade prepravy do všetkých bodov v Únii, ako aj z týchto bodov, čím sa zabráni narušeniam na vnútornom trhu. Preto je nevyhnutné vykonať opatrenia na úrovni Únie, keďže vytýčený cieľ by nebolo možné dosiahnuť opatreniami na úrovni členských štátov.

- **Proporcionalita**

Navrhované nariadenie sa považuje za primerané, pretože na jeho základe možno zabrániť neprimeraným narušeniam spôsobom, ktorý zároveň prevádzkovateľom cestnej dopravy z Únie zaručí rovnaké podmienky v hospodárskej súťaži. Neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa. Platí to najmä pre podmienky, za ktorých sa udeľujú príslušné práva, ktoré sa okrem iného týkajú potreby, aby Spojené kráľovstvo udeľovalo rovnocenné práva, a spravodlivej hospodárskej súťaže, ako aj pre časové obmedzenie úpravy.

- **Výber nástroja**

Keďže týmto aktom sa upravujú záležitosti úzko súvisiace s nariadením (ES) č. 1072/2009 a nariadením (ES) č. 1073/2009 a rovnako ako dané nariadenia má zabezpečiť úplne

harmonizované podmienky hospodárskej súťaže, mal by mať podobu nariadenia. Táto podoba zároveň najlepšie zodpovedá naliehavosti situácie/kontextu, keďže čas, ktorý je k dispozícii pred skončením prechodného obdobia (pokiaľ do uvedeného dátumu nebude v platnosti dohoda upravujúca cestnú prepravu tovaru a cestujúcich), je príliš krátky na to, aby umožnil transpozíciu ustanovení obsiahnutých v smernici.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Neuplatňuje sa z dôvodu výnimočnej, dočasnej a jedinečnej povahy udalosti vyžadujúcej si tento návrh, ktorý sa netýka cieľov existujúcich právnych predpisov.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Rôzne zainteresované strany a zástupcovia členských štátov poukázali na výzvy vyplývajúce z rokovaní o dohode medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom a na možné riešenia.

Skutočnosť, že prechodné obdobie stanovené v dohode o vystúpení sa skončí 31. decembra 2020, potreba pripraviť sa na nevyhnutné zmeny, ktoré nastanú 1. januára 2021, a prípadné dodatočné opatrenia, ktoré treba prijať v prípade, že nedôjde k dohode, boli predmetom rokovaní so zástupcami členských štátov a rôznymi zainteresovanými stranami v oblasti cestnej dopravy v kontexte prierezových a osobitných zasadnutí, ktoré sa konali v Bruseli a v členských štátoch.

Spoločnou témou v predložených stanoviskách bola potreba regulačného zásahu s cieľom zachovať určitý stupeň prepojenosti, pokiaľ ide o cestnú prepravu tovaru a cestujúcich. Pokiaľ ide o prístup k trhu cestnej nákladnej a osobnej dopravy v Únii, zainteresované strany nie sú schopné prijať vlastné krízové opatrenia na zmiernenie škodlivého vplyvu v prípade, že sa partnerská dohoda neuzavrie.

Viaceré členské štáty zdôraznili najmä potrebu prijať krízové opatrenia na úrovni EÚ s cieľom zabezpečiť základnú prepojenosť medzi Úniou na jednej strane a Spojeným kráľovstvom na strane druhej pre prípad, že nebude žiadna dohoda upravujúca cestnú prepravu tovaru a cestujúcich. Zdôraznili, že multilaterálny systém kvót ECMT nepredstavuje dostatočnú a primeranú záložnú možnosť vzhľadom na svoje kvantitatívne a kvalitatívne obmedzenia.

Takisto sa zdôraznilo, že dohoda Interbus sa vzťahuje len na príležitostnú dopravu a že neexistuje primeraná záložná možnosť pravidelnej a osobitnej pravidelnej dopravy vzhľadom na to, že sa neočakáva, že protokol k dohode Interbus o službách pravidelnej a osobitnej pravidelnej dopravy v prípade Únie a Spojeného kráľovstva nadobudne platnosť včas. Zdôraznila sa aj osobitná potreba cezhraničnej autokarovej a autobusovej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom.

Tieto pripomienky sa pri zostavovaní návrhu náležite zohľadnili.

• Získavanie a využívanie expertízy

Príslušné zainteresované strany Komisii poskytli viaceré typy posúdenia dôsledkov vystúpenia Spojeného kráľovstva pre odvetvie cestnej dopravy.

V rámci týchto posúdení sa dospelo k záveru, že jediná záložná možnosť dostupná v odvetví cestnej nákladnej dopravy, konkrétne multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ECMT), by nepostačovala na pokrytie potrieb tohto odvetvia. Nedostatok povolení dostupných pre rok 2021 by pravdepodobne spôsobil významné narušenia a dvojstranný tok tovaru a cestujúcich by asi nebolo možné úplne pokryť. Viac ako 80 % operácií cestnej nákladnej dopravy medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou v súčasnosti vykonávajú dopravcovia usadení v Únii. Preto je v záujme Únie stanoviť rámec, ktorý neprimerane neobmedzuje operácie dvojstrannej cestnej nákladnej dopravy.

Zainteresované strany takisto trvali na potrebe zabezpečiť kontinuitu pravidelnej a osobitnej pravidelnej autokarovej a autobusovej dopravy medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.

- **Posúdenie vplyvu**

Vzhľadom na výnimočnú povahu situácie a obmedzené potreby, pokiaľ ide o obdobie, počas ktorého sa zmena postavenia Spojeného kráľovstva vykonáva, netreba uskutočniť posúdenie vplyvu. Okrem navrhovanej alternatívy neexistujú žiadne iné vecne a právne odlišné alternatívy politiky.

- **Základné práva**

Tento návrh nemá žiadne dôsledky na ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Neuvádza sa.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Neuvádza sa.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o spoločných pravidlách na zabezpečenie základnej prepojenosti v cestnej nákladnej a osobnej doprave po skončení prechodného obdobia uvedeného v Dohode o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Dohodu o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie (ďalej len „Spojené kráľovstvo“) a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (ďalej len „dohoda o vystúpení“)³ Únia uzavrela rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/135⁴ a dohoda nadobudla platnosť 1. februára 2020. Prechodné obdobie uvedené v článku 126 dohody o vystúpení, počas ktorého sa na Spojené kráľovstvo a v ňom v súlade s článkom 127 uvedenej dohody naďalej uplatňuje právo Únie, sa končí 31. decembra 2020. Dňa 25. februára 2020 Rada prijala rozhodnutie (EÚ, Euratom) 2020/266 o poverení začať rokovania so Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska o novej dohode o partnerstve⁵. Ako vyplýva zo smerníc na rokovania, toto poverenie sa okrem iného vzťahuje na prvky potrebné na komplexné riešenie vzťahov v cestnej doprave so Spojeným kráľovstvom po skončení prechodného obdobia. Nie je však isté, či dohoda medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom upravujúca ich budúci vzťah v oblasti cestnej nákladnej a osobnej dopravy nadobudne platnosť od konca tohto obdobia.

¹ Ú. v. EÚ C , [...], s. .

² Ú. v. EÚ C , [...], s. .

³ Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 7.

⁴ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/135 z 30. januára 2020 o uzavretí Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁵ Ú. v. EÚ L 58, 27.2.2020, s. 53.

- (2) Na konci prechodného obdobia a v prípade absencie akéhokoľvek osobitného ustanovenia sa ukončia všetky práva a povinnosti vyplývajúce z práva Únie v súvislosti s prístupom na trh, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009⁶ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009⁷, pokiaľ ide o vzťah medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou a jej členskými štátmi.
- (3) V takejto situácii bude medzinárodná cestná nákladná a osobná doprava medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom vážne narušená.
- (4) Gibraltár nie je zaradený do územnej pôsobnosti tohto nariadenia a žiadny v ňom uvedený odkaz na Spojené kráľovstvo sa nevzťahuje na Gibraltár.
- (5) Multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (ECMT) je jediným ďalším dostupným právnym rámcom, ktorý by mohol poskytnúť základ pre cestnú prepravu tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom. Vzhľadom na obmedzený počet povolení, ktoré sú v súčasnosti dostupné v rámci systému ECMT, a na jeho obmedzený rozsah pôsobnosti, pokiaľ ide o druhy operácií v cestnej doprave, však systém momentálne nepostačuje na úplné vyriešenie potrieb v cestnej nákladnej doprave medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.
- (6) Očakáva sa, že dôjde aj k vážnym narušeniam, a to aj v súvislosti s verejným poriadkom, pokiaľ ide o služby cestnej osobnej dopravy. Dohoda o medzinárodnej príležitostnej preprave cestujúcich autokarmi a autobusmi (ďalej len „dohoda Interbus“) je jediným dostupným právnym rámcom poskytujúcim základ pre prepravu cestujúcich autobusmi a autokarmi medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom po skončení prechodného obdobia. Spojené kráľovstvo sa k 1. januáru 2021 stane samostatnou zmluvnou stranou dohody Interbus. Dohoda Interbus sa však vzťahuje len na príležitostnú dopravu, a preto nie je vhodná na riešenie narušení súvisiacich s medzinárodnou autokarovou a autobusovou dopravou medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou, ktoré vyplývajú zo skončenia prechodného obdobia. Viedli sa rokovania o protokole k dohode Interbus, ktorý sa vzťahuje na pravidelnú a osobitnú pravidelnú osobnú dopravu, a očakáva sa, že Spojené kráľovstvo ho ratifikuje čo najskôr. Podľa všetkého však protokol nenadobudne platnosť včas na to, aby poskytol životaschopné alternatívne riešenie na obdobie nasledujúce bezprostredne po skončení prechodného obdobia. Dostupné nástroje preto neriešia potreby pravidelnej a osobitnej pravidelnej osobnej autobusovej a autokarovej dopravy medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.
- (7) S cieľom predísť následným vážnym narušeniam, a to aj v súvislosti s verejným poriadkom, je preto potrebné stanoviť dočasný súbor opatrení, ktoré prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy s licenciou v Spojenom kráľovstve umožnia vykonávať cestnú prepravu tovaru a cestujúcich medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou alebo z územia Spojeného kráľovstva na územie Spojeného kráľovstva s tranzitom cez jeden alebo viacero členských štátov. Aby sa zabezpečila náležitá rovnováha medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou, takto udelené práva by mali byť podmienené udelením rovnocenných práv a mali by podliehať určitým podmienkam, ktorými sa zaisťujú spravodlivá hospodárska súťaž.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (8) Služby cezhraničnej autokarovej a autobusovej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom majú osobitný význam pre komunity žijúce v pohraničných regiónoch, aby sa zabezpečila základná prepojenosť medzi komunitami, okrem iného v rámci spoločnej oblasti cestovania. Nastupovanie a vystupovanie cestujúcich v pohraničných regiónoch Írska by preto v rámci služieb medzinárodnej osobnej dopravy autokarmi a autobusmi medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom, ktoré poskytujú prevádzkovatelia autobusovej a autokarovej dopravy zo Spojeného kráľovstva, malo byť aj naďalej povolené.
- (9) V snahe zohľadniť ich dočasný charakter, a zároveň nestanoviť precedens, by sa mal súbor opatrení ustanovený v tomto nariadení uplatňovať len na krátke časové obdobie. V súvislosti s operáciami cestnej nákladnej dopravy sa toto časové obmedzenie stanovuje vzhľadom na možné prijatie opatrení pre základnú prepojenosť v rámci systému ECMT, a to bez toho, aby bolo dotknuté nadobudnutie platnosti budúcej dohody upravujúcej cestnú prepravu tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom a budúce pravidlá Únie pre oblasť dopravy. Pokiaľ ide o osobnú dopravu autobusmi a autokarmi, je cieľom časového obmedzenia umožniť, aby protokol k dohode Interbus o pravidelnej a osobitnej pravidelnej doprave nadobudol platnosť a aby sa vzťahoval na Spojené kráľovstvo buď na základe ratifikácie zo strany Spojeného kráľovstva, alebo jeho pristúpením k uvedenému protokolu, a to bez toho, aby bola dotknutá možná budúca dohoda v tejto veci medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.
- (10) V súlade so zásadou proporcionality uvedenou v článku 5 ZEÚ, toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (11) Vzhľadom na naliehavosť spôsobenú skončením uvedeného prechodného obdobia je vhodné stanoviť výnimku z osemtyždňovej lehoty uvedenej v článku 4 Protokolu č. 1 o úlohe národných parlamentov v Európskej únii, ktorý je pripojený k Zmluve o Európskej únii, Zmluve o fungovaní Európskej únie a Zmluve o založení Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu.
- (12) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť čo najskôr a malo by sa uplatňovať odo dňa nasledujúceho po skončení prechodného obdobia stanoveného v dohode o vystúpení, pokiaľ do daného dňa nenadobudne platnosť dohoda o cestnej doprave uzatvorená so Spojeným kráľovstvom. Toto nariadenie by sa malo prestať uplatňovať odo dňa nadobudnutia platnosti alebo od dátumu predbežného vykonávania medzinárodnej dohody upravujúcej cestnú dopravu pre obe zmluvné strany. S výnimkou osobitných ustanovení, ktoré sa uplatňujú v pohraničnej oblasti Írska počas medzinárodnej pravidelnej a osobitnej pravidelnej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom, by sa právo vykonávať pravidelnú a osobitnú pravidelnú autokarovú a autobusovú dopravu malo pre Úniu a Spojené kráľovstvo prestať uplatňovať dňom nadobudnutia platnosti protokolu k dohode Interbus týkajúceho sa medzinárodnej pravidelnej a osobitnej prepravy cestujúcich autokarmi a autobusmi. Toto nariadenie by sa v každom prípade malo prestať uplatňovať 30. júna 2021.
- (13) Ak je to potrebné na riešenie potrieb trhu, mala by sa na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ s cieľom obnoviť rovnocennosť práv, ktoré Únia udelila prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva, s právami, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy z

Únie vrátane prípadov, keď sú práva, ktoré udelilo Spojené kráľovstvo, poskytované na základe členského štátu pôvodu alebo nie sú z iného dôvodu rovnako dostupné všetkým prevádzkovateľom z Únie, ako aj s cieľom zabezpečiť nápravu v prípadoch výskytu nekalej hospodárskej súťaže na úkor prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie a prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy z Únie.

- (14) Uvedené delegované akty by mali byť v súlade so zásadou proporcionality a ich ustanovenia by preto mali byť úmerné problémom, ktoré by vznikli v dôsledku toho, že neboli zabezpečené rovnocenné práva alebo z dôvodu nespravodlivých podmienok hospodárskej súťaže. Pozastavenie uplatňovania tohto nariadenia by mala Komisia zvažovať iba v najzávažnejších prípadoch, keď prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy v Únii alebo prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy v Únii nie sú Spojeným kráľovstvom udelené rovnocenné práva, alebo keď sú udelené iba minimálne práva, alebo keď sa podmienky hospodárskej súťaže pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva natoľko líšia od podmienok prevádzkovateľov z Únie, že poskytovanie predmetných služieb prevádzkovateľmi z Únie pre nich nie je hospodársky udržateľné.
- (15) Pri prijímaní uvedených delegovaných aktov je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁸. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov. Malo by sa zabezpečiť, aby žiadny takýto delegovaný akt nemal neprimeraný vplyv na riadne fungovanie vnútorného trhu.
- (16) Aby sa zabezpečilo, že práva udelené Spojeným kráľovstvom prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy z Únie, ktoré sú rovnocenné s právami udelenými na základe tohto nariadenia prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva, sú rovnako dostupné pre všetkých prevádzkovateľov z Únie, mal by sa rozsah pôsobnosti nariadení (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009 dočasne rozšíriť. Uvedené nariadenia sa už vzťahujú na časť jazdy medzi členským štátom a treťou krajinou uskutočnenú na území ktoréhokoľvek tranzitného členského štátu. V takomto prípade je však potrebné zabezpečiť, aby sa nariadenie (ES) č. 1072/2009 uplatňovalo aj na časť jazdy na území členského štátu, kde sa uskutočňuje nakládka alebo vykládka, a aby sa nariadenie (ES) č. 1073/2009 uplatňovalo na časť jazdy na území členského štátu, kde nastupujú alebo vystupujú cestujúci. Cieľom takéhoto rozšírenia je zabezpečiť, aby prevádzkovatelia z Únie mohli vykonávať cezhraničné operácie do Spojeného kráľovstva alebo z neho, ako aj ďalšie zastávky v rámci operácie osobnej dopravy,

⁸ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1
Rozsah pôsobnosti

V tomto nariadení sa stanovujú dočasné opatrenia upravujúce cestnú prepravu tovaru, ako aj poskytovanie služieb pravidelnej a osobitnej pravidelnej osobnej dopravy autokarmi a autobusmi medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska (ďalej len „Spojené kráľovstvo“) po skončení prechodného obdobia uvedeného v článku 126 dohody o vystúpení.

Článok 2
Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je
 - a) v súvislosti s prepravou tovaru motorové vozidlo evidované v Spojenom kráľovstve alebo súprava vozidiel, z ktorých je aspoň motorové vozidlo evidované v Spojenom kráľovstve, pričom sa používa výhradne na prepravu tovaru, buď vo vlastníctve podniku, kúpené podnikom na splátky alebo prenajaté za predpokladu, že v tomto poslednom prípade spĺňa podmienky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES⁹;
 - b) v súvislosti s prepravou cestujúcich autobus alebo autokar;
2. „povolená preprava tovaru“ je:
 - a) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z územia Únie na územie Spojeného kráľovstva alebo naopak s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín alebo bez tranzitu;
 - b) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z územia Spojeného kráľovstva na územie Spojeného kráľovstva s tranzitom cez územie Únie;
 - c) jazda prázdneho vozidla v spojení s prepravou uvedenou v písmenách a) a b);
3. „povolená preprava cestujúcich autokarmi a autobusmi“ je:
 - a) jazda uskutočnená autobusom alebo autokarom s cieľom zabezpečiť osobnú dopravu z územia Únie na územie Spojeného kráľovstva alebo naopak, s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín alebo bez tranzitu;
 - b) jazda uskutočnená autobusom alebo autokarom s cieľom zabezpečiť osobnú dopravu z územia Spojeného kráľovstva na územie Spojeného kráľovstva s tranzitom cez územie Únie;
 - c) jazda bez prepravy cestujúcich v spojení s prepravou uvedenou v písmenách a) a b);
 - d) nastupovanie a vystupovanie cestujúcich v pohraničnej oblasti Írska v rámci medzinárodnej pravidelnej a osobitnej pravidelnej dopravy medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom;

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82).

4. „pohraničná oblasť Írska“ sú grófstva Írska susediace s pozemnou hranicou medzi Írskom a Spojeným kráľovstvom v súvislosti so Severným Írskom;
5. „prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy z Únie“ je podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru, ktorý je držiteľom platnej licencie Spoločenstva v súlade s článkom 4 nariadenia (ES) č. 1072/2009;
6. „prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva“ je podnik usadený v Spojenom kráľovstve, ktorý má povolenie vykonávať cestnú prepravu tovaru a je držiteľom platnej licencie vydananej na účely medzinárodnej prepravy v súvislosti s povolenou prepravou tovaru;
7. „licencia Spojeného kráľovstva“ je, ak sa vydáva prevádzkovateľovi cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, licencia vydaná Spojeným kráľovstvom na účely medzinárodnej prepravy v súvislosti s povolenou prepravou tovaru, a ak sa vydáva prevádzkovateľovi autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva, licencia vydaná Spojeným kráľovstvom na účely medzinárodnej prepravy v súvislosti s povolenou prepravou cestujúcich autokarmi a autobusmi;
8. „autobus alebo autokar“ je vozidlo evidované v Spojenom kráľovstve, ktoré je vzhľadom na svoju konštrukciu a vybavenie vhodné a určené na prepravu viac ako deviatich cestujúcich vrátane vodiča;
9. „pravidelná doprava“ je doprava, ktorou sa zabezpečuje preprava cestujúcich v presne určených intervaloch po presne určených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach;
10. „osobitná pravidelná doprava“ je pravidelná doprava bez ohľadu na to, kto ju organizuje, ktorou sa zabezpečuje preprava osobitných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich;
11. „prevádzkovateľ autokarovej a autobusovej dopravy z Únie“ je podnik vykonávajúci prepravu cestujúcich autokarom a autobusom, ktorý je držiteľom platnej licencie Spoločenstva v súlade s článkom 4 nariadenia (ES) č. 1073/2009;
12. „prevádzkovateľ autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva“ je podnik usadený v Spojenom kráľovstve, ktorý má povolenie vykonávať prepravu cestujúcich autokarom a autobusom, a je držiteľom platnej licencie vydananej na účely medzinárodnej prepravy v súvislosti s povolenou prepravou cestujúcich autokarom a autobusom;
13. „prevádzkovateľ“ je buď prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľ autokarovej a autobusovej dopravy;
14. „právo hospodárskej súťaže“ je akékoľvek právo týkajúce sa tejto činnosti, ak by mohla mať účinok na služby cestnej nákladnej dopravy alebo na služby autokarovej a autobusovej dopravy:
 - a) činnosť pozostávajúca z týchto prvkov:
 - i) dohody medzi prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy alebo prípadne prevádzkovateľmi autokarovej a autobusovej dopravy, rozhodnutia združení prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy a zosúladené postupy, ktorých cieľom alebo dôsledkom je zabránenie hospodárskej súťaži, jej obmedzenie alebo narušenie;

- ii) zneužívanie dominantného postavenia jedným alebo viacerými prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľmi autokarovej a autobusovej dopravy;
 - iii) opatrenia, ktoré Spojené kráľovstvo prijalo alebo uplatňuje v prípade verejných podnikov a podnikov, ktorým Spojené kráľovstvo udelilo osobitné alebo výlučné práva, a ktoré sú v rozpore s bodmi i) alebo ii);
- b) koncentrácie medzi prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľmi autokarovej a autobusovej dopravy, ktoré významne bránia účinnej hospodárskej súťaži, najmä v dôsledku vytvárania alebo posilňovania dominantného postavenia;
15. „subvencia“ je akýkoľvek finančný príspevok, ktorý vláda alebo ktorýkoľvek iný orgán verejnej moci na akejkoľvek úrovni poskytne prevádzkovateľovi a ktorý predstavuje výhodu, vrátane:
- a) priameho prevodu finančných prostriedkov, ako sú napríklad granty, pôžičky alebo prísuny kapitálu, potenciálneho priameho prevodu finančných prostriedkov a prevzatia záväzkov, ako sú napríklad úverové záruky, kapitálové injekcie, vlastníctvo, ochrana proti bankrotu alebo poistenie;
 - b) vzdania sa alebo nevybratia príjmov, ktoré sú inak splatné;
 - c) poskytovania tovaru alebo služieb (okrem všeobecnej infraštruktúry) či nákupu tovaru alebo služieb;
 - d) realizovania platieb do finančného mechanizmu alebo poverenia či usmernenia súkromného subjektu na vykonávanie jednej alebo viacerých funkcií uvedených v písmenách a), b) a c), ktoré by inak prináležali vláde alebo inému orgánu verejnej moci a ktorých vykonávanie sa v žiadnom zmysle nelíši od praxe obvykle vykonávanej vládou.
- Finančný príspevok zo strany vlády alebo iného orgánu verejnej moci sa nepovažuje za výhodu, pokiaľ by rovnaký finančný príspevok poskytol súkromný účastník trhu motivovaný výlučne vyhliadkou na zisk, ktorý sa nachádza v rovnakej situácii ako dotknutý orgán verejnej moci;
16. „nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže“ je orgán zodpovedný za uplatňovanie a presadzovanie práva hospodárskej súťaže, ako aj za kontrolu subvencií, a spĺňa tieto podmienky:
- a) orgán je funkčne nezávislý a primerane vybavený zdrojmi potrebnými na plnenie svojich úloh;
 - b) pri vykonávaní svojich povinností a právomocí má orgán potrebné záruky nezávislosti od politického alebo iného vonkajšieho vplyvu a koná nestranne;
 - c) rozhodnutia orgánu podliehajú súdnemu preskúmaniu;
17. „diskriminácia“ je rozlišovanie akéhokoľvek druhu bez objektívneho zdôvodnenia v súvislosti s dodaním tovaru alebo poskytovaním služieb vrátane verejných služieb využívaných na prevádzkovanie služieb cestnej nákladnej dopravy alebo služieb autokarovej a autobusovej dopravy, alebo v súvislosti so zaobchádzaním s nimi zo strany orgánov verejnej moci relevantných pre takéto služby;
18. „územie Únie“ je územie členských štátov, na ktoré sa vzťahuje ZEÚ a ZFEÚ, ako aj podmienky stanovené v týchto zmluvách.

Článok 3

Právo na vykonávanie povolenej prepravy tovaru

1. Prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva môžu za podmienok stanovených v tomto nariadení vykonávať povolenú prepravu tovaru.
2. Povolenú prepravu týchto druhov tovaru môžu fyzické alebo právnické osoby usadené v Spojenom kráľovstve vykonávať bez toho, aby sa od nich vyžadovala licencia:
 - a) preprava pošty ako univerzálna služba;
 - b) preprava poškodených alebo pokazených vozidiel;
 - c) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane najväčšej prípustnej hmotnosti prípojného vozidla nepresahuje 3,5 tony;
 - d) preprava liekov, lekárskeho prístrojov, vybavenia a iných predmetov potrebných v prípade núdzovej lekárskej pomoci, najmä pri prírodných katastrofách;
 - e) preprava tovaru za predpokladu, že
 - i) prevážaný tovar je vo vlastníctve podniku alebo ho podnik predal, kúpil, prenajal, prenajíma, vyrobil, získal, spracoval alebo opravil;
 - ii) účelom cesty je preprava tovaru z podniku alebo do podniku, alebo presun tovaru, či už v rámci podniku alebo mimo neho, pre jeho potreby;
 - iii) motorové vozidlá použité na takúto prepravu riadi člen personálu, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;
 - iv) vozidlá, ktoré prepravujú tovar, sú vo vlastníctve podniku, boli zakúpené podnikom na splátky alebo ním boli prenajaté, za predpokladu, že v poslednom uvedenom prípade spĺňajú podmienky stanovené v smernici 2006/1/ES a
 - v) takáto preprava je len vedľajšou činnosťou popri celkovej činnosti podniku.

Článok 4

Právo vykonávať pravidelnú a osobitnú pravidelnú autokarovú a autobusovú dopravu

1. Prevádzkovatelia autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva môžu za podmienok stanovených v tomto nariadení vykonávať povolenú prepravu cestujúcich autokarmi a autobusmi, ktorá predstavuje pravidelnú a osobitnú pravidelnú dopravu.
2. Prevádzkovatelia autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva musia byť držiteľmi povolenia vydaného pred dátumom začatia uplatňovania tohto nariadenia v súlade s článkami 6 až 11 nariadenia (ES) č. 1073/2009 na vykonávanie povolenej pravidelnej a osobitnej pravidelnej autokarovej a autobusovej dopravy za poplatok alebo úhradu.
3. Povolenia, ktoré zostávajú v platnosti podľa odseku 2 tohto článku, sa môžu aj naďalej používať na účely uvedené v odseku 1 tohto článku, ak bola ich platnosť obnovená za rovnakých podmienok alebo ak boli zmenené len z hľadiska zastávok,

taríf alebo cestovného poriadku, a na základe pravidiel a postupov uvedených v článkoch 6 až 11 nariadenia (ES) č. 1073/2009 počas obdobia platnosti, ktoré nepotrvá dlhšie ako do 30. júna 2021.

4. Povolenú prepravu cestujúcich autokarmi a autobusmi, ktorú vykonávajú fyzické či právnické osoby usadené v Spojenom kráľovstve na nekomerčné a neziskové účely, je možné vykonávať bez toho, aby sa vyžadovala licencia, ak:
- dopravná činnosť je pre uvedené fyzické alebo právnické osoby iba vedľajšou činnosťou a
 - používané vozidlá sú vlastníctvom uvedených fyzických alebo právnických osôb alebo ich tieto osoby kúpili na splátky, alebo sú predmetom dlhodobej lízingovej zmluvy a vedú ich členovia personálu uvedených fyzických alebo právnických osôb, alebo samotná fyzická osoba, alebo personál, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku.

Uvedené dopravné operácie sú vyňaté z pôsobnosti všetkých systémov udeľovania povolení v rámci Únie za predpokladu, že osoba, ktorá vykonáva činnosť, je držiteľom vnútroštátneho povolenia vydaného pred prvým dňom uplatňovania, ako sa stanovuje v prvom pododseku článku 12 ods. 2 tohto nariadenia, v súlade s článkom 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1073/2009.

5. Výmena vozidla alebo prerušenie prepravy, ktoré umožňujú, aby sa časť jazdy uskutočnila inými dopravnými prostriedkami, nemá vplyv na uplatňovanie tohto nariadenia.

Článok 5

Dvojstranné zmluvy alebo dohody

Členské štáty nesmú rokovať ani uzatvárať dvojstranné zmluvy či dohody so Spojeným kráľovstvom o záležitostiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

Bez toho, aby boli dotknuté existujúce mnohostranné dohody, prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva nesmú iným spôsobom udeliť žiadne iné práva ako práva uvedené v tomto nariadení.

Článok 6

Sociálne a technické pravidlá

Počas povolenej prepravy tovaru alebo prepravy cestujúcich autokarmi a autobusmi v súlade s týmto nariadením sa musia dodržiavať tieto pravidlá:

- pokiaľ ide o mobilných pracovníkov a samostatne zárobkovo činných vodičov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES¹⁰;
- pokiaľ ide o niektoré právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, požiadavky stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006¹¹;

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

- c) pokiaľ ide o tachografy v cestnej doprave, požiadavky stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014¹²;
- d) pokiaľ ide o základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik vodičov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES¹³;
- e) pokiaľ ide o maximálne povolené rozmery a hmotnosť niektorých cestných vozidiel, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 96/53/ES¹⁴;
- f) pokiaľ ide o montáž a používanie zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 92/6/EHS¹⁵;
- g) pokiaľ ide o povinné používanie bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 91/671/EHS¹⁶;
- h) pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES¹⁷;
- i) pokiaľ ide o práva cestujúcich, požiadavky stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011¹⁸.

Článok 7 **Rovnocennosť práv**

1. Komisia monitoruje práva, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie a prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy z Únie, a podmienky ich vykonávania.
2. Ak Komisia skonštatuje, že práva, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie alebo prevádzkovateľom

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorou sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 a smernica Rady 91/439/EHS a zrušuje smernica Rady 76/914/EHS (Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4).

¹⁴ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁵ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

¹⁶ Smernica Rady 91/671/EHS zo 16. decembra 1991 týkajúca sa povinného používania bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích systémov vo vozidlách (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 26).

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 1).

autokarovej a autobusovej dopravy z Únie, nie sú *de iure* alebo *de facto* rovnocenné s právami udelenými prevádzkovateľom zo Spojeného kráľovstva na základe tohto nariadenia alebo že dané práva nie sú rovnako dostupné pre všetkých prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z Únie alebo všetkých prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy z Únie, bezodkladne v záujme obnovenia rovnocennosti prijme delegované akty v súlade s článkom 11 s cieľom:

- a) pozastaviť uplatňovanie článku 3 ods. 1 a 2 alebo článku 4 ods. 1 až 4, ak sa prevádzkovateľom z Únie neudelia rovnocenné práva alebo ak sú udelené práva minimálne;
- b) stanoviť limity prípustnej kapacity dostupnej pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo obmedziť počet ciest, alebo oboje, alebo
- c) prijať prevádzkové obmedzenia týkajúce sa typov vozidiel alebo podmienok prevádzky.

Článok 8

Spravodlivá hospodárska súťaž

1. Komisia monitoruje podmienky, za ktorých prevádzkovatelia z Únie súťažia s prevádzkovateľmi zo Spojeného kráľovstva pri poskytovaní služieb cestnej nákladnej dopravy a autokarovej a autobusovej dopravy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
2. Ak Komisia skonštatuje, že v dôsledku niektorej zo situácií uvedených v odseku 3 tohto článku sú podmienky uvedené v odseku 1 tohto článku zjavne menej priaznivé než podmienky prevádzkovateľov zo Spojeného kráľovstva, bezodkladne a v snahe napraviť túto situáciu prijme delegované akty v súlade s článkom 11 s cieľom:
 - a) pozastaviť uplatňovanie článku 3 ods. 1 a 2 alebo článku 4 ods. 1 až 4, ak sa podmienky hospodárskej súťaže pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľov autobusovej a autokarovej dopravy zo Spojeného kráľovstva natoľko líšia od podmienok, ktoré sa uplatňujú na prevádzkovateľov z Únie, že poskytovanie dopravy prevádzkovateľmi z Únie pre nich nie je hospodársky udržateľné;
 - b) stanoviť limity prípustnej kapacity dostupnej pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľov autobusovej a autokarovej dopravy zo Spojeného kráľovstva alebo obmedziť počet ciest, alebo oboje; alebo
 - c) prijať prevádzkové obmedzenia týkajúce sa typov vozidiel alebo podmienok prevádzky.
3. Delegované akty uvedené v odseku 2 sa za podmienok stanovených v uvedenom odseku prijímú s cieľom zabezpečiť nápravu týchto situácií:
 - a) Spojené kráľovstvo poskytuje subvencie;
 - b) Spojené kráľovstvo nezaviedlo alebo účinne neuplatňuje právo hospodárskej súťaže;
 - c) Spojené kráľovstvo nezriadilo alebo nezachovalo nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže;

- d) Spojené kráľovstvo uplatňuje normy v oblasti ochrany pracovníkov, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany alebo životného prostredia, ktoré sú na nižšej úrovni než normy stanovené v práve Únie, alebo ak neexistujú príslušné ustanovenia v práve Únie, sú na nižšej úrovni než normy uplatňované všetkými členskými štátmi, no v každom prípade na nižšej úrovni než príslušné medzinárodné normy;
 - e) Spojené kráľovstvo uplatňuje normy týkajúce sa udeľovania licencií prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľom autokarovej a autobusovej dopravy, ktoré sú na nižšej úrovni než normy stanovené v nariadení (ES) č. 1071/2009;
 - f) Spojené kráľovstvo uplatňuje normy týkajúce sa kvalifikácie a odbornej prípravy profesionálnych vodičov, ktoré sú na nižšej úrovni než normy stanovené v smernici 2003/59/ES;
 - g) Spojené kráľovstvo uplatňuje pravidlá spoplatňovania ciest a zdaňovania, ktoré sa líšia od pravidiel stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES¹⁹ a
 - h) akákoľvek forma diskriminácie voči prevádzkovateľom z Únie.
4. Na účely odseku 1 si Komisia môže vyžiadať informácie od príslušných orgánov Spojeného kráľovstva alebo prevádzkovateľov zo Spojeného kráľovstva. Ak neposkytnú požadované informácie v primeranej lehote stanovenej Komisiou alebo poskytnú neúplné informácie, Komisia môže postupovať v súlade s odsekom 2.

Článok 9

Rozšírenie pôsobnosti nariadení (ES) č. 1072/2009 a (ES) č. 1073/2009

1. V súvislosti s prepravou tovaru medzi územím Únie a územím Spojeného kráľovstva, ktorú vykonáva prevádzkovateľ cestnej nákladnej dopravy z Únie opierajúci sa o práva udelené Spojeným kráľovstvom, ako sa uvádza v článku 7 tohto nariadenia, ktoré sú rovnocenné s právami udelenými podľa tohto nariadenia, sa nariadenie (ES) č. 1072/2009 uplatňuje na časť jazdy na území členského štátu, kde sa uskutočnila nakládka alebo vykládka.
2. V súvislosti s prepravou cestujúcich medzi územím Únie a územím Spojeného kráľovstva, ktorú vykonáva prevádzkovateľ autokarovej a autobusovej dopravy z Únie opierajúci sa o práva udelené Spojeným kráľovstvom, ako sa uvádza v článku 7 tohto nariadenia, ktoré sú rovnocenné s právami udelenými podľa tohto nariadenia, sa nariadenie (ES) č. 1073/2009 uplatňuje na časť jazdy na území členského štátu, v ktorom cestujúci nastupujú alebo vystupujú.

Článok 10

Konzultácie a spolupráca

1. S cieľom zabezpečiť vykonávanie tohto nariadenia príslušné orgány členských štátov podľa potreby konzultujú a spolupracujú s príslušnými orgánmi Spojeného kráľovstva.

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnéj infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

2. Členské štáty poskytnú Komisii na požiadanie a bez zbytočného odkladu akékoľvek informácie získané podľa odseku 1 tohto článku alebo akékoľvek iné informácie, ktoré sú relevantné pre vykonávanie článkov 7 a 8.

Článok 11

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 2 a článku 8 ods. 2 sa Komisii udeľuje do 30. júna 2021.
2. Komisia pred prijatím delegovaného aktu podľa článku 7 ods. 2 alebo článku 8 ods. 2 konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
3. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje odo dňa nasledujúceho po dni, keď sa právo Únie prestane uplatňovať na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve podľa článkov 126 a 127 dohody o vystúpení.

Neuplatňuje sa však, ak do uvedeného dátumu nadobudne platnosť medzinárodná dohoda upravujúca cestnú dopravu, uzavretá medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.

3. Toto nariadenie sa prestane uplatňovať v deň, keď nadobudne platnosť alebo keď sa začne predbežne vykonávať medzinárodná dohoda upravujúca cestnú dopravu, uzavretá medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.

S výnimkou prepravy cestujúcich autokarmi a autobusmi podľa článku 2 ods. 3 písm. d) sa ustanovenia tohto nariadenia, ktoré sa uplatňujú na prepravu cestujúcich autokarmi a autobusmi, prestanú uplatňovať v deň, keď pre Úniu a Spojené kráľovstvo nadobudne platnosť protokol k dohode Interbus týkajúci sa medzinárodnej pravidelnej a osobitnej prepravy cestujúcich autokarmi a autobusmi.

4. Toto nariadenie sa v každom prípade prestane uplatňovať najneskôr 30. júna 2021.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament

Za Radu predseda predseda