

**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****(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 výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Spojené kráľovstvo predložilo 29. marca 2017 oznámenie o svojom úmysle vystúpiť z Únie podľa článku 50 Zmluvy o Európskej únii (ďalej len „Zmluva o EÚ“). Zmluvy sa prestanú vzťahovať na Spojené kráľovstvo odo dňa nadobudnutia platnosti dohody o vystúpení alebo v prípade, ak sa tak nestane, dva roky po uvedenom oznámení, a to od 30. marca 2019, pokiaľ Európska rada po dohode so Spojeným kráľovstvom jednomyseľne nerozhodne o predĺžení tejto lehoty.
- (2) Po vystúpení Spojeného kráľovstva z Únie a bez akýchkoľvek osobitných ustanovení by sa vo vzťahoch so zostávajúcimi dvadsiatimi siedmimi členskými štátmi prestali uplatňovať všetky práva a povinnosti vyplývajúce z práva Únie, pokiaľ ide o prístup na trh, ako sa stanovuje v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 <sup>(3)</sup> a (ES) č. 1073/2009 <sup>(4)</sup>.
- (3) Multilaterálny systém kvót Európskej konferencie ministrov dopravy (European Conference of Ministers of Transport - ECMT) je jediným ďalším dostupným právnym rámcom, ktorý by mohol poskytnúť základ pre cestnú prepravu tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom po dátume vystúpenia. 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, na ktoré sa vzťahuje, však systém momentálne nepostačuje na úplné vyriešenie potrieb v cestnej nákladnej doprave medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.
- (4) 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 územím Spojeného kráľovstva a zostávajúcich dvadsiatich siedmich členských štátov 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 zostávajúcimi členskými štátmi, takto udelené práva by mali byť podmienené udelením rovnocenných práv a mali by podliehať určitým podmienkam, ktorými sa zaisťujú spravodlivá hospodárska súťaž.
- (5) Gibraltár nie je zaradený do územnej pôsobnosti tohto nariadenia a žiadny v ňom uvedený odkaz na Spojené kráľovstvo sa nevzťahuje na Gibraltár.

<sup>(1)</sup> Stanovisko z 20. februára 2019 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 13. marca 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 19. marca 2019.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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 ktorým sa mení nariadenie (ES) No 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (6) Právo na vykonávanie dopravných operácií na území členského štátu alebo medzi členskými štátmi je zásadným výdobytkom vnútorného trhu a po vystúpení Spojeného kráľovstva z Únie, ak žiadne osobitné ustanovenie nestanoví inak, by sa už nemalo uplatňovať na prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy v Spojenom kráľovstve, ktorí nie sú usadení v Únii. Mali by sa však navrhnuť dočasné opatrenia na postupné ukončenie, ktoré prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy v Spojenom kráľovstve umožnia vykonávať obmedzený počet ďalších operácií na území Únie v kontexte operácií medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou. Bezprostredne po vystúpení Spojeného kráľovstva z Únie bez dohody o vystúpení by takéto opatrenia mali pomôcť zabrániť narušeniu dopravných tokov, ktoré možno očakávať od dodatočných kontrol vozidiel a ich nákladu, a z toho vyplývajúcich hrozieb pre verejný poriadok. Konkrétnejšie by mali by pomôcť zmierniť tlak na hraničných priechodoch, ktorých je málo a ktoré sa nachádzajú tam, kde sú takéto narušenia najpravdepodobnejšie, keďže vozidlá sa nemusia okamžite vrátiť. Mali by byť primerané, nemali by kopírovať rovnakú úroveň práv, aké majú prevádzkovatelia cestnej nákladnej dopravy z Únie podľa pravidiel vnútorného trhu, a mali by sa postupne ukončovať v súlade s týmto nariadením.
- (7) Ak by neexistovali žiadne osobitné ustanovenia, viedlo by vystúpenie Spojeného kráľovstva z Únie tiež k vážnym narušeniam v kontexte služieb osobnej cestnej dopravy, a to aj pokiaľ ide o verejný poriadok. Dohoda o medzinárodnej príležitostnej preprave cestujúcich autokarmi a autobusmi <sup>(5)</sup> (ďalej len „dohoda Interbus“) je jediným dostupným právnym rámcem poskytujúcim základ pre prepravu cestujúcich autobusmi a autokarmi medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom po dátume vystúpenia. Spojené kráľovstvo sa od 1. apríla 2019 stane samostatnou zmluvnou stranou dohody Interbus. Dohoda Interbus sa však vzťahuje len na príležitostné služby, a preto je nedostatočná na riešenie narušení vyplývajúcich z vystúpenia vzhľadom na vysoký počet osôb, ktoré by chceli aj naďalej cestovať medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom. Protokol k dohode Interbus, ktorý sa vzťahuje na služby pravidelnej osobnej dopravy, bol dojednaný medzi zmluvnými stranami dohody, ale neočakáva sa, že nadobudne platnosť včas, aby bolo možné ponúknuť alternatívne použiteľné riešenie súčasnej situácie na obdobie bezprostredne po vystúpení Spojeného kráľovstva. V prípade služieb pravidelnej a osobitnej pravidelnej osobnej dopravy autobusmi a autokarmi sa preto súčasné nástroje nezaoberajú potrebami cestnej osobnej dopravy medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom. S cieľom zmierniť následné závažné narušenie, ktoré by mohlo ohroziť verejný poriadok, je preto vhodné povoliť dopravcom zo Spojeného kráľovstva prepravovať cestujúcich zo Spojeného kráľovstva do Únie a naopak, ak Spojené kráľovstvo poskytne dopravcom z EÚ aspoň rovnocenné práva. Uvedené práva udelené na základe tohto nariadenia by mali byť obmedzené na krátke časové obdobie, aby mohol protokol k dohode Interbus o pravidelných službách nadobudnúť platnosť a aby Spojené kráľovstvo k tomuto protokolu pristúpilo.
- Služby cezhraničnej autokarovej a autobusovej dopravy medzi Írskom a Severným Írskom majú osobitný význam pre komunity žijúce v pohraničných regiónoch, aby sa zabezpečilo základné prepojenie medzi komunitami, okrem iného v rámci spoločnej oblasti cestovania. Nastupovanie a vystupovanie cestujúcich v regiónoch na oboch stranách hranice podporuje životaschopnosť týchto služieb. Nastupovanie a vystupovanie cestujúcich v pohraničných regiónoch Írska by preto v rámci služieb medzinárodnej osobnej dopravy autokarmi a autobusmi medzi Írskom a Severným Írskom, ktoré poskytujú prevádzkovatelia autobusovej a autokarovej dopravy zo Spojeného kráľovstva, malo byť aj naďalej povolené. Uvedené práva by sa mali udeliť na obmedzené časové obdobie (do 30. septembra 2019), aby bolo možné zaviesť alternatívy.
- (8) V snahe zohľadniť ich dočasný charakter, a zároveň nestanoviť precedens, by mal byť súbor opatrení ustanovený v tomto nariadení obmedzený len na krátke časové obdobie. V súvislosti s operáciami cestnej nákladnej dopravy je časové obmedzenie odôvodnené možným vykonaním zmien potrebných pre základnú prepojenosť v rámci systému ECMT, a to bez toho, aby boli dotknuté prípadné rokovania a nadobudnutie platnosti budúcej dohody, ktorá sa bude vzťahovať na cestnú prepravu tovaru medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom, ani 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 preprave vstúpil do platnosti a aby Spojené kráľovstvo k tomuto protokolu pristúpilo, a to bez toho, aby bola dotknutá možná budúca dohoda v tejto veci medzi Úniou a Spojeným kráľovstvom.
- (9) V súlade so zásadou proporcionality uvedenou v článku 5 Zmluvy o EÚ, toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (10) Toto nariadenie by malo z dôvodu naliehavosti nadobudnúť účinnosť čo najskôr a malo by sa uplatňovať odo dňa nasledujúceho po dni, ku ktorému sa zmluvy prestanú vzťahovať na Spojené kráľovstvo s výnimkou prípadu,

(5) Ú. v. ES L 321, 26.11.2002, s. 13.

keď do uvedeného dátumu nadobudne platnosť dohoda o vystúpení uzatvorená so Spojeným kráľovstvom. Toto nariadenie by sa v každom prípade malo prestať uplatňovať 31. decembra 2019. Únia preto po tomto dátume prestane vykonávať právomoc, ktorú uplatňuje prostredníctvom tohto nariadenia. Bez toho, aby boli dotknuté iné opatrenia Únie, a pod podmienkou splnenia týchto opatrení budú túto právomoc následne v súlade s článkom 2 ods. 2 ZFEÚ opäť vykonávať členské štáty. Príslušné právomoci Únie a členských štátov v súvislosti s uzatváraním medzinárodných dohôd v oblasti cestnej dopravy sa stanovujú v súlade so zmluvami, zohľadňujúc príslušné právne predpisy Únie.

- (11) Ak je to potrebné na riešenie potrieb trhu, mala by sa na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) s cieľom obnoviť rovnocennosť práv, ktoré Únia udelila prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, ako aj 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.
- (12) 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.
- (13) 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 práva<sup>(6)</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov. Malo by sa zabezpečiť, aby žiadny takýto delegovaný akt nemal neprimeraný vplyv na riadne fungovanie vnútorného trhu.
- (14) 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, 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,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

##### Rozsah pôsobnosti

V tomto nariadení sa stanovujú dočasné opatrenia, ktorými sa riadi cestná preprava 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 jeho vystúpení z Únie.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

## Článok 2

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je v kontexte prepravy tovaru motorové vozidlo evidované v Spojenom kráľovstve alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno 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 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES <sup>(7)</sup>, a v kontexte prepravy cestujúcich je „vozidlo“ 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 tohto tranzitu;
  - b) po jazde uskutočnenej naloženým vozidlom z územia Spojeného kráľovstva, na ktorú sa vzťahuje písmeno a) tohto bodu, uskutočnenie v lehote siedmich dní po vykládke na území Únie maximálne dvoch dodatočných operácií nakládky a vykládky na území Únie počas obdobia štyroch mesiacov od prvého dňa začatia uplatňovania stanoveného v článku 12 druhom pododseku a jednej operácie do siedmich dní po vykládke na území Únie počas nasledujúcich troch mesiacov;
  - c) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z územia Spojeného kráľovstva na územie Spojeného kráľovstva s tranzitom cez územie Únie;
  - d) jazda prázdneho vozidla spojená s prepravou uvedenou v písmenách a) a c);
3. „povolená preprava cestujúcich autokarmi a autobusmi“ je:
  - a) jazda uskutočnená autobusom alebo autokarom s cieľom zabezpečiť cestujúcim prepravu z územia Únie na územie Spojeného kráľovstva alebo naopak, s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín alebo bez tohto tranzitu;
  - b) jazda uskutočnená autobusom alebo autokarom s cieľom zabezpečiť cestujúcim prepravu z územia Spojeného kráľovstva na územie Spojeného kráľovstva s tranzitom cez územie Únie;
  - c) jazda bez prepravy cestujúcich spojená 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 Severným Írskom do 30. septembra 2019;
4. „pohraničná oblasť Írska“ sú grófstva Írska susediace s pozemnou hranicou medzi Írskom a 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 Spojeného kráľovstva;
7. „licencia Spojeného kráľovstva“ je, ak sa vydáva prevádzkovateľovi cestnej nákladnej dopravy zo Spojeného kráľovstva, licencia vydaná Spojeným kráľovstvom na účely medzinárodnej prepravy v kontexte povolenej prepravy tovarov, a ak sa vydáva prevádzkovateľovi autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva, licencia vydaná Spojeným kráľovstvom na účely medzinárodnej prepravy v kontexte povolenej prepravy cestujúcich autokarmi a autobusmi;
8. „autobus alebo autokar“ je vozidlo registrované 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;

<sup>(7)</sup> 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).

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 nariadením (ES) č. 1073/2009;
12. „prevádzkovateľ autokarovej a autobusovej dopravy zo Spojeného kráľovstva“ je podnik usadený v Spojenom kráľovstve, ktorý je oprávnený vykonávať prepravu cestujúcich autokarom a autobusom a je držiteľom platnej licencie Spojeného kráľovstva;
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:
    - i) dohôd medzi prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy alebo prípadne prevádzkovateľmi autokarovej a autobusovej dopravy, rozhodnutí združení prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľov autokarovej a autobusovej dopravy a zosúladených postupov, ktorých cieľom alebo dôsledkom je zabránenie hospodárskej súťaži, jej obmedzenie alebo narušenie;
    - ii) zneužívania dominantného postavenia jedným alebo viacerými prevádzkovateľmi cestnej nákladnej dopravy alebo prevádzkovateľmi autokarovej a autobusovej dopravy;
    - iii) opatrení, ktoré Spojené kráľovstvo prijalo alebo ponechalo v platnosti v prípade verejných podnikov a podnikov, ktorým Spojené kráľovstvo udelilo osobitné alebo výlučné práva, a ktoré sú v rozpore s bodom i) alebo ii); a
  - 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, potenciálne 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 nákup tovaru alebo služieb, alebo
  - 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, a
  - 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 Zmluva o EÚ 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 požadovala licencia Spojeného kráľovstva v zmysle článku 2 bodu 7:
  - 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 jazdy je preprava tovaru do podniku alebo z 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 prevážajú 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 autokarových a autobusových služieb 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 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 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 z hľadiska zastávok, taríf alebo cestovného poriadku, a na základe pravidiel a postupov uvedených v článkoch 6 až 11 nariadenia (ES) č. 1073/2009 na obdobie platnosti, ktoré nie je dlhšie ako do 31. decembra 2019.
4. Povolenú prepravu osôb autokarmi a autobusmi, ktorú vykonávajú fyzické či právnické osoby usadené v Spojenom kráľovstve na nekomerčné a neziskové účely, je možné vykonávať bez potreby licencie Spojeného kráľovstva v zmysle článku 2 bodu 7, ak:
  - a) dopravná činnosť je pre fyzickú alebo právnickú osobu iba vedľajšou činnosťou a
  - b) používané vozidlá sú vlastníctvom tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby alebo ich táto osoba kúpila na splátky, alebo sú predmetom dlhodobej lízingovej zmluvy a vedú ich členovia personálu tejto fyzickej alebo právnickej osoby, 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 dátumom začatia uplatňovania 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, neovplyvní uplatňovanie tohto nariadenia.

#### Článok 5

### Dvojstranné dohody alebo dojednania

Členské štáty nesmú rokovať ani uzatvárať dvojstranné dohody či dojednania so Spojeným kráľovstvom o záležitostiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, pokiaľ ide o obdobie, počas ktorého sa toto nariadenie uplatňuje. Pokiaľ ide o toto obdobie, 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, a to bez toho, aby boli dotknuté existujúce mnohostranné dojednania.

#### Článok 6

### Sociálne a technické pravidlá

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

- a) pokiaľ ide o mobilných pracovníkov a samostatne zárobkovo činných vodičov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES<sup>(8)</sup>;
- b) pokiaľ ide o niektoré právne predpisy v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, požiadavky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006<sup>(9)</sup>;
- c) pokiaľ ide o tachografy v cestnej doprave, požiadavky stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014<sup>(10)</sup>;
- d) pokiaľ ide o základnú kvalifikáciu a pravidelnú odbornú prípravu vodičov, požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES<sup>(11)</sup>;
- e) pokiaľ ide o maximálne povolené rozmery a hmotnosť určitých cestných vozidiel, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 96/53/ES<sup>(12)</sup>;
- 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/EHS<sup>(13)</sup>;
- g) pokiaľ ide o povinné používanie bezpečnostných pásov a detských zadržiacich systémov vo vozidlách, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Rady 91/671/EHS<sup>(14)</sup>;
- h) pokiaľ ide o vysielanie pracovníkov, požiadavky stanovené členskými štátmi v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES<sup>(15)</sup>;
- i) pokiaľ ide o práva cestujúcich, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011<sup>(16)</sup>.

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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).

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> Smernica 2003/59/ES Európskeho parlamentu a Rady 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).

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> 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).

<sup>(14)</sup> Smernica Rady 91/671/EHS zo 16. decembra 1991 týkajúca sa povinného používania bezpečnostných pásov a detských zadržiacich systémov vo vozidlách (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 26).

<sup>(15)</sup> 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).

<sup>(16)</sup> 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).

## 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 zistí, že práva, ktoré Spojené kráľovstvo udelilo prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy z Únie alebo prevádzkovateľom 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 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 tohto nariadenia, 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 dospeje k záveru, 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 služieb prevádzkovateľmi z Únie pre nich nie je hospodársky udržateľné, alebo
  - 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 prijímajú s cieľom zabezpečiť nápravu týchto situácií:
  - a) Spojené kráľovstvo poskytuje subvencie;
  - b) Spojené kráľovstvo nezavedie alebo účinne neuplatňuje právo hospodárskej súťaže;
  - c) Spojené kráľovstvo nezriadi alebo nezachová nezávislý orgán na ochranu hospodárskej súťaže;
  - d) Spojené kráľovstvo uplatňuje normy o ochrane pracovníkov, bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti 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 sú 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 ako normy stanovené v nariadení (ES) č. 1071/2009 <sup>(17)</sup>;

<sup>(17)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).



- 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 cestných daní, ktoré sa líšia od pravidiel stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES <sup>(18)</sup>, 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. Príslušné orgány členských štátov podľa potreby konzultujú a spolupracujú s príslušnými orgánmi Spojeného kráľovstva s cieľom zabezpečiť vykonávanie tohto nariadenia.
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 právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 2 a článku 8 ods. 2 sa Komisii udeľuje do 31. decembra 2019.
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 jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

#### Článok 12

### Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa odo dňa nasledujúceho po dni, ku ktorému sa podľa článku 50 ods. 3 Zmluvy o EÚ prestanú na Spojené kráľovstvo vzťahovať zmluvy.

Toto nariadenie sa však neuplatňuje, ak do uvedeného dátumu nadobudne platnosť dohoda o vystúpení uzavretá so Spojeným kráľovstvom v súlade s článkom 50 ods. 2 Zmluvy o EÚ.

Toto nariadenie sa prestane uplatňovať 31. decembra 2019.

<sup>(18)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

V Štrasburgu 25. marca 2019

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
A. TAJANI

*Za Radu*  
*predseda*  
G. CIAMBA

---