



Briselē, 19.12.2018.  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Priekšlikums

## **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina kravu autopārvadājumu  
pamatsavienojamību attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes  
izstāšanos no Savienības**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

## **PASKAIDROJUMA RAKSTS**

### **1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS**

#### **• Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

2017. gada 29. martā Apvienotā Karaliste uz Līguma par Eiropas Savienību 50. panta pamata iesniedza paziņojumu par nodomu no Savienības izstāties. Tātad, ja izstāšanās līgums<sup>1</sup> netiks ratificēts, Savienības primāro un sekundāro tiesību kopums Apvienotajai Karalistei no 2019. gada 30. marta ("izstāšanās diena") vairs nebūs saistošs. Apvienotā Karaliste kļūs par trešo valsti.

Savienībā dalībvalstu kravu autopārvadātāju (Savienības kravu autopārvadātāju) brīvība veikt starptautiskus kravu autopārvadājumus tiek reglamentēta, galvenokārt pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1072/2009<sup>2</sup>, ar ko paredz kopīgus noteikumus attiecīgi par piekļuvi autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanai un par piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum.

Ja netiktu noslēgts izstāšanās līgums, kravu autopārvadājumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm pēc izstāšanās vairs nereglamentētu minētā regula. Tā rezultātā Kopienas atļaujas, ko Apvienotā Karaliste līdz izstāšanās dienai izsniegusi kravu autopārvadātājiem, vairs nebūtu derīgas, un tādējādi šādu atļauju turētāji zaudētu piekļuvi Savienības autopārvadājumu tirgum. Līdzīgā kārtā Eiropas Savienības kravu autopārvadātāji, pamatojoties uz esošajām Kopienas atļaujām, arī zaudētu automātisku piekļuvi Apvienotās Karalistes kravu autopārvadājumu tirgum.

No tā izriet, ka bez izstāšanās līguma no 2019. gada 30. marta Savienības tiesību aktos nebūtu pamata, kas ļautu kravu autopārvadātājiem veikt kravu autopārvadājumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm. Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma kļūtu par vienīgo tiesisko regulējumu, kas varētu būt pamatā šādu pārvadājumu turpināšanai, ja transportlīdzeklim būtu ETMK atļauja. Transportlīdzeklis, kuram ir ETMK atļauja, drīkst pārvadāt kravas starp visām 43 sistēmā iesaistītajām valstīm, starp kurām ir 26 no ES-27 dalībvalstīm (visas valstis, izņemot Kipru), Apvienotā Karaliste un 16 citas valstis. Pēc starptautiska kravu pārvadājuma no transportlīdzekļa reģistrācijas valsts uz citu ETMK valsti ir iespējams veikt ne vairāk kā trīs pārvadājumus, kuros nav iesaistīta reģistrācijas valsts, bet pēc tam transportlīdzeklim jānododas atpakaļ uz valsti, kurā tas ir reģistrēts.

ETMK atļauju skaits katrai dalībvalstij ir ierobežots, un valsts līmenī tās sadala katras dalībvalsts kompetentās iestādes. Atļaujas 2019. gadam jau ir sadalītas, un to skaitu nevar palielināt īsā laikā. ETMK kvotas nosaka katru gadu, un visām ETMK valstīm ir vienprātīgi jāvienojas par jebkādam konkrētai ETMK valstij piešķirto atļauju skaita izmaiņām.

Piemēram, 2019. gadā atļaujas uz gadu būs 23 252 transportlīdzekļiem, kas reģistrēti ES-27 dalībvalstīs. Turklāt būs 984 atļaujas uz gadu Apvienotajai Karalistei un 23 472 atļaujas uz gadu transportlīdzekļiem no citām valstīm, kuras piedalās sistēmā. Ņemot vērā kravu autopārvadājumu pakalpojumu un ar autotransportu pārvadāto kravu apjomu starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm (aptuveni 50 miljoni tonnu 2017. gadā: aptuveni 30 miljoni tonnu no ES-27 dalībvalstīm uz Apvienoto Karalisti un aptuveni 20 miljoni tonnu no Apvienotās Karalistes uz ES-27 dalībvalstīm), ir acīmredzams, ka paļaušanās tikai uz ETMK kvotu

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

sistēmu pašlaik nav piemērots risinājums, kas uzreiz pēc izstāšanās dienas nodrošinātu kravu autopārvadājumu pamatsavienojamību gadījumā, ja nav izstāšanās līguma. Savienībai un dalībvalstīm būtu jāgādā par to, ka ETMK sistēmā ir pieejams pietiekams skaits atļauju pamatsavienojamības nodrošināšanai.

Kravu autopārvadājumi starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm gandrīz pilnībā ir Apvienotās Karalistes un Savienības kravu autopārvadātāju pārziņā. Ja šie pārvadātāji zaudētu tiesības veikt kravu autopārvadājumus starp Apvienoto Karalisti un dalībvalstīm, rastos nopietni traucējumi, tostarp sabiedriskās kārtības traucējumi.

Tāpēc ir lietderīgi Savienībai uz ierobežotu laiku pieņemt pagaidu ārkārtas pasākumus nolūkā mazināt šādu potenciāli traucējošu ietekmi uz savienojamību.

Komisija 2018. gada 13. novembra paziņojumā “Sagatavošanās saistībā ar Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības 2019. gada 30. martā: rīcības plāns ārkārtas situācijai”<sup>3</sup> paziņoja par nodomu ierosināt vairākus ārkārtas pasākumus, lai sagatavotos iespējai, ka Apvienotā Karaliste varētu izstāties no Savienības bez izstāšanās līguma. Attiecībā uz autotransportu Komisija šajā paziņojumā norādīja, ka ETMK atļaujas varētu nodrošināt tikai ievērojami mazāku satiksmes plūsmu starp Savienību un Apvienoto Karalisti salīdzinājumā ar pašreizējo līmeni.

2018. gada 13. decembrī Eiropadome (50. pants) atkārtoja savu aicinājumu pastiprināti turpināt darbu, lai visos līmeņos sagatavotos Apvienotās Karalistes izstāšanās sekām, ņemot vērā visus iespējamus iznākumus. Šis akts ir daļa no to pasākumu kopuma, kurus Komisija pieņem, reaģējot uz šo aicinājumu.

Tādējādi šā priekšlikuma mērķis ir noteikt pagaidu pasākumus, ar ko reglamentē kravu autopārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības (1. pants). Šo pasākumu nolūks ir saglabāt pamatsavienojamību uz stingri noteiktu laiku (9. pants).

Vispirms (3. pants) ierosinātajā regulā paredzēta divpusējo pārvadājumu tiesību vienaspusēja piešķiršana Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem, lai tie varētu turpināt pārvadāt kravas starp attiecīgajām teritorijām.

Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem piešķirtās tiesības ir atkarīgas no atbilstības attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, kas piemērojami kravu autopārvadājumiem (4. pants), un no tā, vai Apvienotā Karaliste piešķir Savienības kravu autopārvadātājiem līdzvērtīgas tiesības. Ierosinātajā regulā ir noteikts mehānisms (5. pants), kura mērķis ir nodrošināt, ka Savienības kravu autopārvadātājiem Apvienotajā Karalistē ir tiesības, kas līdzvērtīgas tiesībām, kuras saskaņā ar ierosināto regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem. Ja tas tā nav, Komisija ir pilnvarota, izmantojot deleģētos aktus, pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai novērstu šādu situāciju, tostarp ierobežot maksimālo kapacitāti, kas pieejama Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem, vai braucienu skaitu, vai noteikt abus šos ierobežojumus. Komisijas veiktais līdzvērtīguma līmeņa novērtējums un korektīvo pasākumu pieņemšana nav saistīti tikai ar stingru, formālu atbilstību starp abām tiesiskajām kārtībām; tas ir tāpēc, ka starp attiecīgajiem tirgiem pastāv ievērojamas atšķirības, un tāpēc, lai izvairītos no neapdomātas atdarināšanas pieejas, kas galu galā varētu izrādīties pretrunā Savienības interesēm.

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

Lai gan ierosinātās regulas mērķis ir uz laiku nodrošināt pamatsavienojamību kravu autopārvadājumiem, tā nosaka elastīgu mehānismu, ar ko nodrošināt, ka Savienības kravu autopārvadātājiem ir taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt ar Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem, kad Apvienotajai Karalistei vairs nebūs saistoši Savienības tiesību akti. Vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanai nepieciešams, lai Apvienotā Karaliste pat pēc izstāšanās turpinātu piemērot pietiekami augstus un salīdzināmus standartus kravu autopārvadājumu jomā attiecībā uz: godīgu konkurenci, tostarp kartelju, dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas un apvienošanās reglamentēšanu, nepamatotu valsts subsīdiu aizliegumu, darba ņēmēju aizsardzību un augstu ceļu satiksmes drošības līmeni, vides aizsardzību, drošumu un drošību, vai arī saistībā ar atļauju piešķiršanu kravu autopārvadātājiem vai profesionālo autovadītāju kvalifikāciju, apmācību un medicīniskajām pārbaudēm. Turklāt ir jānodrošina, ka Savienības pārvadātāji netiek diskriminēti Apvienotajā Karalistē ne *de iure*, ne *de facto*. Ierosinātā regula tādējādi uzliek Komisijai pienākumu (6. pants) uzraudzīt Savienības un Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātāju konkurences apstākļus un pilnvaro to, izmantojot deleģētos aktus, pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka minētie apstākļi vienmēr ir vienlīdzīgi.

Tiek izveidotas procedūras, kas vajadzīgas, lai dalībvalstis un Komisija varētu pārliecināties, ka kravu autopārvadātājiem, kuri pārvadā kravas uz Savienību saskaņā ar šo regulu, Apvienotā Karaliste ir piešķīrusi atļaujas vai sertifikātus saskaņā ar attiecīgajiem standartiem, ka ir ievēroti visi attiecīgie valsts un Savienības tiesību akti un ka netiek pārsniegtas atļautās tiesības.

Ir paredzēts noteikums, kas nepārprotami atgādina, ka dalībvalstis nedrīkst risināt sarunas vai iesaistīties divpusējos kravu autopārvadājumu nolīgumos ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, un ka tās nekādā citā veidā nedrīkst piešķirt Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem nekādas tiesības saistībā ar kravu autopārvadājumiem, izņemot šajā regulā piešķirtās tiesības (3. pants). Tomēr attiecīgās kompetentās iestādes vajadzības gadījumā varēs sadarboties regulas labas īstenošanas nolūkā (7. pants), lai nodrošinātu, ka iespējami mazāk tiek traucēta to kravu autopārvadājumu pakalpojumu pārvaldība, kuri arī turpmāk tiks sniegti to aizgādībā pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās.

- **Saskanība ar esošajiem rīcībpolitikas noteikumiem konkrētajā rīcībpolitikas jomā**

Ierosinātā regula ir iecerēta kā *lex specialis*, kas izskatītu dažas no sekām, kuras izriet no fakta, ka kravu autopārvadājumiem starp Apvienoto Karalisti un pārējām dalībvalstīm pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās un gadījumā, ja nebūs noslēgts izstāšanās līgums, vairs nebūs piemērojami Savienības noteikumi, ar ko reglamentē kravu autopārvadājumus, jo īpaši Regula (EK) Nr. 1072/2009. Ierosinātie noteikumi aprobežojas ar to, kas šajā ziņā ir nepieciešams, lai izvairītos no nesamērīgiem traucējumiem, tostarp sabiedriskās kārtības traucējumiem. Tos paredzēts piemērot tikai ierobežotu laiku. Tāpēc šis priekšlikums pilnībā atbilst spēkā esošajiem tiesību aktiem un jo īpaši Regulai (EK) Nr. 1072/2009.

- **Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Šis priekšlikums papildina Savienības noteikumus, kas reglamentē kravu autopārvadājumus, jo īpaši Regulu (EK) Nr. 1072/2009. Šīs regulas konkrētais mērķis un konteksts, kā arī tās vienpusējais raksturs noteikti prasa ierobežojošu pieeju tiesību piešķiršanā, kā arī īpašus noteikumus, kas paredzēti, lai saglabātu tiesību vienlīdzīgumu un vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

### **• Juridiskais pamats**

Juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts. Minētajā pantā ietverts pamats tādu ES tiesību aktu pieņemšanai, ar kuriem jo īpaši nosaka: i) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm (LESD 91. panta 1. punkta a) apakšpunkts); un ii) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadājumu pakalpojumus (LESD 91. panta 1. punkta b) apakšpunkts).

### **• Subsidiaritāte**

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 1. panta 2. punktu attiecīgie nolīgumi ar trešām valstīm ir Savienības kompetencē. Ja šāda nolīguma nebūtu, ar šo ierosināto tiesību aktu tiktu izveidota pamatsavienojamība ar nosacījumu, ka Apvienotā Karaliste piešķir līdzvērtīgas tiesības. Šāda savienojamība tiktu līdzvērtīgi nodrošināta satiksmē uz un no visiem Savienības punktiem, tādējādi izvairoties no traucējumiem iekšējā tirgū. Tāpēc ir nepieciešama rīcība Savienības līmenī un šādu rezultātu nevar panākt ar rīcību dalībvalstu līmenī.

### **• Proporcionalitāte**

Ierosinātā regula ir uzskatāma par samērīgu, jo tā dod iespēju izvairīties no nesamērīgiem traucējumiem, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības kravu autopārvadātājiem. Regula nepārsniedz to, kas nepieciešams šā mērķa sasniegšanai. Tas jo īpaši attiecas uz nosacījumiem, saskaņā ar kuriem tiek piešķirtas attiecīgās tiesības un kuri cita starpā attiecas uz vajadzību nodrošināt, ka Apvienotā Karaliste piešķir līdzvērtīgas tiesības, kā arī uz godīgu konkurenci un uz režīma ierobežojumiem laikā.

### **• Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā tiesību akts attiecas uz jautājumiem, kas cieši saistīti ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009, un tāpat kā minētā regula ir paredzēta, lai nodrošinātu pilnībā saskaņotus konkurences apstākļus, tam vajadzētu būt regulas formā. Šī forma arī vislabāk atbilst situācijas steidzamībai/kontekstam, jo laiks, kas pieejams pirms izstāšanās (ja izstāšanās līgums netiktu noslēgts), ir pārāk īss, lai būtu iespējams transponēt direktīvas noteikumus.

## **3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

### **• Ex post izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Neattiecas tāpēc, ka šis priekšlikums, kas nav saistīts ar spēkā esošo tiesību aktu mērķiem, ir vajadzīgs ārkārtas, pagaidu un vienreizēja gadījuma dēļ.

### **• Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Dažādas ieinteresētās personas un dalībvalstu pārstāvji ir izvirzījuši jautājumu par sarežģījumiem, ko rada Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES, un to iespējamajiem risinājumiem.

Kopīga tēma paustajos viedokļos bija regulatīvas iejaukšanās nepieciešamība nolūkā saglabāt zināmu savienojamību kravu autopārvadājumos. Attiecībā uz piekļuvi Savienības kravu

autopārvadājumu tirgum ieinteresētās personas nevar veikt savus ārkārtas pasākumus nolūkā mazināt negatīvo ietekmi, kāda rastos gadījumā, ja izstāšanās līgums netiktu noslēgts.

Komisija 2018. gada 29. novembrī organizēja ES-27 dalībvalstu darbsemināru par Padomes 50. panta darba grupas sagatavotību, kura laikā dalībvalstu pārstāvji jo sevišķi uzsvēra nepieciešamību pieņemt ES līmeņa ārkārtas pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt pamatsavienojamību starp ES-27 dalībvalstīm un Apvienoto Karalisti gadījumā, ja izstāšanās līgums netiktu noslēgts. Jo sevišķi tika uzsvērts, ka ETMK daudzpusējā kvotu sistēma nav pietiekama un pienācīga alternatīva iespēja, ņemot vērā tās kvantitatīvos un kvalitatīvos ierobežojumus.

Šīs piezīmes ir pienācīgi ņemtas vērā, sagatavojot šo priekšlikumu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Attiecīgās ieinteresētās personas iesniedza Komisijai vairāku veidu novērtējumus par sekām, ko Apvienotās Karalistes izstāšanās radītu kravu autopārvadājumu nozarei. Šajos novērtējumos secināts, ka vienīgā alternatīva, kas pieejama kravu autopārvadājumu nozarē, proti, Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma, nebūtu pietiekama, lai apmierinātu nozares vajadzības. 2019. gadam pieejamo atļauju trūkums (sk. iepriekš), visticamāk, radītu būtiskus traucējumus, un kravu divpusējā plūsma pa autoceļiem (aptuveni 50 miljoni tonnu gadā), iespējams, vairs netiktu pilnībā nodrošināta. Vairāk nekā 80 % kravu autopārvadājumu starp Apvienoto Karalisti un ES-27 dalībvalstīm pašlaik izpilda pārvadātāji, kuri veic uzņēmējdarbību ES-27 dalībvalstīs. ES-27 dalībvalstu interesēs ir nodrošināt sistēmu, kas bez vajadzības neierobežo divpusējos kravu autopārvadājumus.

- **Ietekmes novērtējums**

Ietekmes novērtējums nav vajadzīgs, ņemot vērā situācijas ārkārtas raksturu un ierobežotās vajadzības periodā, kad tiek īstenota Apvienotās Karalistes statusa maiņa. Nav pieejamas citas būtiski un juridiski atšķirīgas politikas iespējas, izņemot ierosināto iespēju.

- **Pamattiesības**

Šis priekšlikums neietekmē pamattiesību aizsardzību.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Neattiecas.

#### **5. CITI ELEMENTI**

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Neattiecas.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina kravu autopārvadājumu  
pamatsavienojamību attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes  
izstāšanos no Savienības**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>4</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>5</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) 2017. gada 29. martā Apvienotā Karaliste uz Līguma par Eiropas Savienību 50. panta pamata iesniedza paziņojumu par nodomu no Savienības izstāties. No izstāšanās līguma spēkā stāšanās dienas vai — gadījumā, ja tāds netiks noslēgts, — divus gadus pēc minētā paziņojuma, proti, no 2019. gada 30. marta, Līgumi vairs nebūs piemērojami Apvienotajai Karalistei, ja vien Eiropadome, vienojoties ar Apvienoto Karalisti, vienprātīgi nenolems pagarināt šo termiņu.
- (2) Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības — attiecībās ar pārējām divdesmit septiņām dalībvalstīm un nepastāvot nekādiem īpašiem noteikumiem — izbeigtu visas tiesības un pienākumus, kas izriet no Savienības tiesību aktiem attiecībā uz piekļuvi tirgum, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1072/2009<sup>6</sup>.
- (3) Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma ir vienīgais alternatīvais pieejamais tiesiskais regulējums, kas pēc izstāšanās dienas varētu nodrošināt pamatu kravu autopārvadājumiem starp Savienību un Apvienoto Karalisti. Tomēr, ņemot vērā to, ka ETMK sistēmā pašlaik pieejamo atļauju skaits ir ierobežots un to darbības joma ir ierobežota attiecībā uz aptvertajiem kravu autopārvadājumu veidiem, šī sistēma pašlaik nav piemērojama, lai pilnībā nodrošinātu kravu autopārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti atbilstīgi vajadzībām.

---

<sup>4</sup> OV C , , . lpp.

<sup>5</sup> OV C , [ ... ] , . lpp.

<sup>6</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

- (4) Tādēļ nolūkā novērst no šīs situācijas izrietošos nopietnos traucējumus, tostarp sabiedriskās kārtības traucējumus, ir nepieciešams izveidot pagaidu pasākumu kopumu, kas kravu autopārvadātājiem, kuriem atļauja piešķirta Apvienotajā Karalistē, ļauj veikt kravu autopārvadājumus starp Apvienotās Karalistes un pārējo divdesmit septiņu dalībvalstu teritoriju. Lai nodrošinātu pienācīgu līdzsvaru starp Apvienoto Karalisti un pārējām dalībvalstīm, šādas tiesības būtu jāpiešķir ar nosacījumu, ka tiek piešķirtas līdzvērtīgas tiesības, un uz tām būtu jāattiecina konkrēti nosacījumi, kas nodrošina godīgu konkurenci.
- (5) Lai atspoguļotu šo pasākumu pagaidu raksturu, pasākumu kopuma termiņš būtu jāierobežo, nosakot īsu laika periodu, kas ļautu veikt vajadzīgos sagatavošanās darbus pamatsavienojamības nodrošināšanai ETMK sistēmā, un neskarot iespējamās sarunas par turpmāku nolīgumu, kurš attiektos uz kravu autopārvadājumiem starp Savienību un Apvienoto Karalisti, un šāda nolīguma stāšanos spēkā.
- (6) Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā, šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (7) Šai regulai būtu jāstājas spēkā steidzamības kārtā un tā būtu jāpiemēro no nākamās dienas pēc tam, kad Līgumi vairs nav piemērojami Apvienotajai Karalistei un Apvienotajā Karalistē, ja vien līdz minētajai dienai nav stājies spēkā izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti.
- (8) Kad tas nepieciešams tirgus vajadzību apmierināšanai, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai atjaunotu līdzvērtīgumu starp tiesībām, ko Savienība piešķirusi Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem, un tiesībām, ko Apvienotā Karaliste piešķirusi Savienības kravu autopārvadātājiem, un lai novērstu negodīgas konkurences gadījumus, kuri kaitē Savienības kravu autopārvadātājiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana. Būtu jānodrošina, ka neviens šāds deleģētais akts nepamatoti neietekmē iekšējā tirgus pienācīgu darbību,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### *1. pants*

#### **Darbības joma**

Šī regula nosaka pagaidu pasākumus, kas reglamentē kravu autopārvadājumus starp Savienību un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti ("Apvienotā Karaliste") pēc tās izstāšanās no Savienības.



### Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (1) “transportlīdzeklis” ir Apvienotajā Karalistē reģistrēts mehānisks transportlīdzeklis vai sakabinātu transportlīdzekļu apvienojums, no kuriem vismaz sakabē esošais mehāniskais transportlīdzeklis ir reģistrēts Apvienotajā Karalistē, un to izmanto tikai kravu pārvadājumiem. Transportlīdzeklis var būt uzņēmuma īpašumā vai uzņēmums to var būt iegādājies uz nomaksu vai var nomāt ar nosacījumu, ka nomas gadījumā tas atbilst Direktīvā 2006/1/EK<sup>7</sup> paredzētajiem nosacījumiem;
- (2) “divpusējs pārvadājums” ir:
  - (a) brauciens ar kravu, ko transportlīdzeklis veic no pārvadājuma sākuma vietas līdz galamērķa vietai, kuras atrodas attiecīgi Savienības teritorijā un Apvienotās Karalistes teritorijā, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
  - (b) brauciens bez kravas saistībā ar a) apakšpunktā minēto pārvadājumu;
- (3) “Savienības kravu autopārvadātājs” ir uzņēmums, kas veic kravu autopārvadājumus un kam ir derīga Kopienas atļauja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 4. pantu;
- (4) “Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājs” ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē un kam ir atļauts nodarboties ar kravu autopārvadājumiem, un kam ir derīga Apvienotās Karalistes atļauja;
- (5) “Apvienotās Karalistes atļauja” ir Apvienotās Karalistes izdota atļauja starptautisku pārvadājumu, tostarp divpusēju pārvadājumu, veikšanai;
- (6) “konkurences tiesības” ir tiesību akti, kas attiecas uz šādām darbībām, ja tās var ietekmēt kravu autopārvadājumu pakalpojumus:
  - (a) darbības, kas ietver:
    - i) līgumus starp kravu autopārvadātājiem, kravu autopārvadātāju apvienību lēmumus un saskaņotas darbības, kuru mērķis ir novērst, ierobežot vai kropļot konkurenci vai kuru sekas ir konkurences novēršana, ierobežošana vai kropļošana;
    - ii) viena vai vairāku kravu autopārvadātāju dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu;
    - iii) pasākumus, ko Apvienotā Karaliste veic vai patur spēkā attiecībā uz publiskiem uzņēmumiem un uzņēmumiem, kuriem Apvienotā Karaliste piešķir īpašas vai ekskluzīvas tiesības, un kas ir pretrunā ar i) vai ii) punktu; un
  - (b) kravu autopārvadātāju koncentrācija, kas būtiski kavē efektīvu konkurenci, jo īpaši, radot vai nostiprinot dominējošu stāvokli;
- (7) “subsīdija” ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko valdība vai jebkura cita publiska iestāde jebkurā līmenī piešķir kravu autopārvadātājam un kas dod labumu, tostarp:

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 18. janvāra Direktīva 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem (OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp.).

- (a) līdzekļu tieša piešķiršana, piemēram, dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā, iespējama līdzekļu tieša piešķiršana, saistību pārņemšana, piemēram, aizdevuma garantijas, kapitāla iepludināšana, īpašumtiesības, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana;
- (b) atteikšanās no ieņēmumiem vai tādu ieņēmumu neiekasēšana, kas citādi būtu iekasējami;
- (c) tādu preču piegāde vai pakalpojumu sniegšana, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai preču vai pakalpojumu iegāde; vai
- (d) maksājumi finansēšanas mehānismam vai uzticēšana privātai struktūrai vai tās norīkošana pildīt vienu vai vairākas a), b) un c) apakšpunktā minētās funkcijas, kas parasti būtu valdības vai citas publiskas iestādes kompetencē un praksē nekādā būtiskā ziņā neatšķiras no valdību parastās prakses.

Uzskata, ka labumu nepiešķir ar finansiālu ieguldījumu, ko veic valdība vai cita publiska iestāde, ja privāts tirgus dalībnieks, kas pamatojas vienīgi uz rentabilitātes perspektīvām, tādā pašā situācijā kā attiecīgā publiskā iestāde būtu veicis to pašu finansiālo ieguldījumu;

- (8) “neatkarīga konkurences iestāde” ir iestāde, kas atbild par konkurences tiesību piemērošanu un izpildi, kā arī par subsīdiju kontroli un kas atbilst šādiem nosacījumiem:
  - (a) iestāde ir funkcionāli neatkarīga, un tai ir pienācīgie resursi, kas vajadzīgi tās uzdevumu veikšanai;
  - (b) ar nepieciešamajām garantijām ir nodrošināts, ka iestāde tās pienākumu izpildē un pilnvaru īstenošanā ir neatkarīga no politiskās vai jebkādas citas ārējās ietekmes un rīkojas objektīvi; un
  - (c) iestādes lēmumus var pārsūdzēt tiesā;
- (9) “diskriminācija” ir jebkāda veida diferencēšana bez objektīva pamatojuma tādu preču piegādē vai pakalpojumu, tostarp sabiedrisko pakalpojumu, sniegšanā, ko izmanto kravu autopārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, vai to publisko iestāžu attieksmē, kuras saistītas ar šādiem pakalpojumiem;
- (10) “Savienības teritorija” ir dalībvalstu teritorija, kurā tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību atbilstoši minētajos Līgumos paredzētajiem nosacījumiem.

### 3. pants

#### **Tiesības veikt divpusējus pārvadājumus**

1. Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātāji var veikt divpusējus pārvadājumus saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem
2. Fiziskas vai juridiskas personas, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē, var veikt šādu veidu divpusējus pārvadājumus bez Apvienotās Karalistes atļaujas 2. panta 5. punkta nozīmē:
  - (a) pasta pārvadājumi kā vispārējais pakalpojums;
  - (b) bojātu vai avarējušu transportlīdzekļu pārvadājumi;

- (c) kravu pārvadājumi ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pilnā masa, ietverot piekabju masu, nepārsniedz 3,5 tonnas;
- (d) medikamentu, medicīnas ierīču, iekārtu un citu neatliekamas medicīniskas palīdzības sniegšanai vajadzīgu piederumu pārvadājumi, jo īpaši uz dabas katastrofu piemeklētām vietām;
- (e) kravu pārvadājumi ar nosacījumu, ka:
  - i) pārvadājamā krava ir uzņēmuma īpašums vai uzņēmums to pārdevis, nopircis, iznomājis vai nomājis, izgatavojis, ieguvis, apstrādājis vai remontējis;
  - ii) brauciena mērķis ir atvest kravu uz uzņēmumu vai aizvest no tā, vai arī to pārvietot uzņēmuma teritorijā vai ārpus tās savām vajadzībām;
  - iii) šādiem pārvadājumiem izmantotos mehāniskos transportlīdzekļus vada personāls, kas strādā uzņēmumā vai ir nodots uzņēmuma rīcībā saskaņā ar līgumsaistībām;
  - iv) kravu pārvadāšanai izmantotie transportlīdzekļi ir uzņēmuma īpašumā, uzņēmums tos iegādājies uz nomaksu vai nomā, turklāt nomātie transportlīdzekļi atbilst nosacījumiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 18. janvāra Direktīvā 2006/1/EK par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem (12); un
  - v) šādi pārvadājumi ir ne vairāk kā palīgdarbība uzņēmuma vispārējā darbībā.

3. Dalībvalstis nerisina sarunas un neiesaistās nekādos divpusējos nolīgumos vai vienošanās ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā. Neskarot esošos daudzpusējos nolīgumus, tās Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem citādi nepiešķir nekādas tiesības, izņemot tās, kas piešķirtas saskaņā ar šo regulu.

#### 4. pants

#### Sociālie un tehniskie noteikumi

Veicot divpusējus pārvadājumus saskaņā ar šo regulu, ievēro šādus noteikumus:

- (a) attiecībā uz autotransporta apkopes locekļiem un pašnodarbinātajiem autovadītājiem — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/15/EK<sup>8</sup>;
- (b) attiecībā uz dažiem sociālās jomas tiesību aktiem saistībā ar autotransportu — Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006<sup>9</sup> prasības;
- (c) attiecībā uz tahogrāfiem autotransportā — Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 165/2014<sup>10</sup> prasības;

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkopes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

<sup>9</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

- (d) attiecībā uz dažu autotransportlīdzekļu maksimālajiem pieļaujamajiem gabarītiem un masu — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/53/EK<sup>11</sup>;
- (e) attiecībā uz ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju mehāniskajos transportlīdzekļos — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Padomes Direktīvu 92/6/EEK<sup>12</sup>;
- (f) attiecībā uz drošības jostu un bērnu ierobežotājsistēmu obligātu lietošanu transportlīdzekļos — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Padomes Direktīvu 91/671/EEK<sup>13</sup>;
- (g) attiecībā uz darba ņēmēju norīkošanu darbā — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 96/71/EK<sup>14</sup>;

## 5. pants

### Tiesību līdzvērtīgums

1. Komisija uzrauga tiesības, ko Apvienotā Karaliste piešķir Savienības kravu autopārvadātājiem, un to īstenošanas nosacījumus.
2. Ja Komisija konstatē, ka tiesības, ko Apvienotā Karaliste piešķirusi Savienības kravu autopārvadātājiem, *de jure* vai *de facto* nav līdzvērtīgas tiesībām, kas saskaņā ar šo regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem, vai ka šīs tiesības nav vienādi pieejamas visiem Savienības kravu autopārvadātājiem, tā, lai atjaunotu līdzvērtīgumu, ar deleģētajiem aktiem var:
  - (a) noteikt Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem pieejamās maksimālās kapacitātes un/vai braucienu skaita ierobežojumus;
  - (b) apturēt šīs regulas piemērošanu; vai
  - (c) pieņemt citus atbilstīgus pasākumus.

<sup>10</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 4. februāra Regula (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

<sup>11</sup> Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīva 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 5. lpp.).

<sup>12</sup> Padomes 1992. gada 10. februāra Direktīva 92/6/EEK par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā (OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp.).

<sup>13</sup> Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīva par drošības jostu un bērnu ierobežotājsistēmu obligātu lietošanu transportlīdzekļos (OV L 373, 31.12.1991., 26. lpp.).

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 16. decembra Direktīva 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.).

### Godīga konkurence

1. Komisija uzrauga apstākļus, kādos Savienības kravu autopārvadātāji konkurē ar Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem kravu autopārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, uz ko attiecas šī regula.
2. Ja Komisija konstatē, ka jebkuras 3. punktā minētās situācijas dēļ minētie apstākļi ir ievērojami nelabvēlīgāki par tiem, ko izmanto Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātāji, tā, lai novērstu šo situāciju, ar deleģētajiem aktiem var:
  - (a) noteikt Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem pieejamās maksimālās kapacitātes un/vai braucienu skaita ierobežojumus;
  - (b) apturēt šīs regulas piemērošanu; vai
  - (c) pieņemt citus atbilstīgus pasākumus.
3. Deleģētos aktus saskaņā ar 2. punktu var pieņemt, lai novērstu šādas situācijas:
  - (a) Apvienotā Karaliste piešķir subsīdijas;
  - (b) Apvienotā Karaliste nav pieņēmusi vai faktiski nepiemēro konkurences tiesības;
  - (c) Apvienotā Karaliste nav izveidojusi vai saglabājusi neatkarīgu konkurences iestādi;
  - (d) Apvienotā Karaliste piemēro darba ņēmēju aizsardzības, drošuma, drošības vai vides aizsardzības standartus vai ar atļauju piešķiršanu kravu autopārvadātājiem vai profesionālo autovadītāju kvalifikāciju, apmācību un medicīniskajām pārbaudēm saistītus standartus, kas ir zemāki nekā Savienības tiesību aktos noteiktie standarti vai — gadījumā, ja Savienības tiesību aktos nav attiecīgu noteikumu — zemāki nekā standarti, ko piemēro visas dalībvalstis, vai jebkurā gadījumā zemāki nekā attiecīgie starptautiskie standarti;
  - (e) Apvienotā Karaliste piemēro ceļu nodevu un nodokļu uzlikšanas noteikumus, kas atšķiras no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/62/EK<sup>15</sup> paredzētajiem noteikumiem; un
  - (f) jebkāda veida diskriminācija, kas vērsta pret Savienības kravu autopārvadātājiem.
4. Šā panta 1. punkta piemērošanas nolūkā Komisija var pieprasīt informāciju no Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm vai Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem. Ja Apvienotās Karalistes kompetentās iestādes vai Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātāji nesniedz pieprasīto informāciju samērīgā termiņā, ko noteikusi Komisija, vai sniedz nepilnīgu informāciju, Komisija var rīkoties saskaņā ar 2. punktu.

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

## 7. pants

### Apspriešanās un sadarbība

1. Dalībvalstu kompetentās iestādes vajadzības gadījumā apspriežas un sadarbojas ar Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm, lai nodrošinātu šīs regulas īstenošanu.
2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma bez liekas kavēšanās sniedz Komisijai jebkādu informāciju, kas iegūta saskaņā ar 1. punktu, vai jebkādu citu informāciju, kas ir būtiska šīs regulas 5. un 6. panta īstenošanai.

## 8. pants

### Deleģēšanas īstenošana

1. Pirms deleģētā akta pieņemšanas saskaņā ar 5. panta 2. punktu vai 6. panta 2. punktu Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu\*.
2. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

## 9. pants

### Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no nākamās dienas pēc tam, kad saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 50. panta 3. punktu Līgumi vairs nav piemērojami Apvienotajai Karalistei.

Tomēr šo regulu nepiemēro, ja līdz minētajai dienai ir stājies spēkā izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 50. panta 2. punktu.

Šo regulu piemēro līdz 2019. gada 31. decembrim.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*