



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2020. december 23.
(OR. en)**

**2020/0362 (COD)
LEX 2048**

**PE-CONS 65/1/20
REV 1**

**UK 122
PREP-BXT 61
TRANS 598
CODEC 1328**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE
A NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGÁNAK
AZ EURÓPAI UNIÓBÓL ÉS AZ EURÓPAI ATOMENERGIA-KÖZÖSSÉGBŐL
TÖRTÉNŐ KILÉPÉSÉRŐL SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁSBAN ELŐÍRT
ÁTMENETI IDŐSZAK VÉGÉT KÖVETŐEN AZ ALAPSZINTŰ KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI
ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ÖSSZEKÖTTETÉST BIZTOSÍTÓ
KÖZÖS SZABÁLYOKRÓL**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2020/... RENDELETE

(2020. december 23.)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal folytatott konzultációt követően,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében¹,

¹ Az Európai Parlament 2020. december 18-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. december 22-i határozata.

mivel:

- (1) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodást¹ (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) az Unió az (EU) 2020/135 tanácsi határozattal² megkötötte, és a megállapodás 2020. február 1-jén hatályba lépett. A kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak, amelynek során az uniós jog a kilépésről rendelkező megállapodás 127. cikkével összhangban továbbra is alkalmazandó Nagy-Britanniára és Észak-Írország Egyesült Királyságára (a továbbiakban: az Egyesült Királyság) és az Egyesült Királyságban, 2020. december 31-én ér véget. 2020. február 25-én a Tanács elfogadta az (EU, Euratom) 2020/266 határozatot³ az Egyesült Királysággal egy új partnerségi megállapodásról folytatandó tárgyalások megkezdésére való felhatalmazásról. A tárgyalási irányelvekben jelzett módon a felhatalmazás kiterjed többek között azokra az elemekre, amelyek az átmeneti időszak végét követően az Egyesült Királysággal fennálló közúti szállítási kapcsolat átfogó kezeléséhez szükségesek. Nem biztos azonban, hogy az említett időszak végéig hatályba lép az Unió és az Egyesült Királyság között a felek jövőbeli kapcsolatát a közúti árufuvarozás és személyszállítás területén szabályozó megállapodás.

¹ HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

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

³ A Tanács (EU, Euratom) 2020/266 határozata (2020. február 25.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával egy új partnerségi megállapodásról folytatandó tárgyalások megkezdésére való felhatalmazásról (HL L 58., 2020.2.27., 53. o.).

- (2) Eltérő különös rendelkezés hiányában az átmeneti időszak végével a piaci hozzáférés tekintetében az uniós jogból eredő, az 1072/2009/EK¹ és az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben² megállapított valamennyi jog és kötelezettség meg fog szűnni az Egyesült Királyság, valamint az Unió és tagállamai kapcsolatára vonatkozóan.
- (3) Ebben az esetben súlyos zavarok lépnének fel az Unió és az Egyesült Királyság közötti nemzetközi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban.
- (4) E rendelet területi hatálya nem terjed ki Gibraltárra, és az e rendeletben szereplő, az Egyesült Királyságra való hivatkozások nem vonatkoznak Gibraltárra.
- (5) A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere az egyetlen olyan más rendelkezésre álló jogi keret, amely az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti áru fuvarozáshoz alapot biztosíthat. Mivel azonban jelenleg korlátozott számú engedély áll rendelkezésre az ECMT-rendszer keretében, és a rendszer hatálya az érintett közúti fuvarozási műveletek tekintetében korlátozott, a rendszer jelenleg nem alkalmas arra, hogy teljes mértékben kielégítse az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti áru fuvarozási igényeket.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

- (6) A közúti személyszállítási szolgáltatások tekintetében is komoly zavarok – ideértve a közrendet is érintő zavarokat is – bekövetkezése várható. Az átmeneti időszak végét követően az autóbusszal végzett nemzetközi különjáratok személyszállításáról szóló megállapodás¹ (a továbbiakban: az Interbus megállapodás) az egyetlen olyan rendelkezésre álló jogi keret, amely az átmeneti időszak végét követően alapot biztosíthat az Unió és az Egyesült Királyság közötti autóbusszos személyszállításához. Az Egyesült Királyság 2021. január 1-jétől az Interbus megállapodás saját jogú szerződő felévé válik. Az Interbus megállapodás azonban csak a különjáratokat szabályozza, ezért nem alkalmas az Egyesült Királyság és az Unió között autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítással összefüggésben az átmeneti időszak lejártából eredő zavarok megfelelő kezelésére. Már megtárgyaltak egy, az Interbus megállapodáshoz csatolt, a nemzetközi menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti autóbusszjáratokkal végzett személyszállításról szóló jegyzőkönyvet, amelyet az Egyesült Királyság várhatóan a lehető legkorábbi időpontban megerősít. A jegyzőkönyv azonban várhatóan nem lép időben hatályba ahhoz, hogy a jelenlegi helyzetben életképes alternatív megoldást jelentsen az átmeneti időszakot közvetlenül követő időszakra. A rendelkezésre álló eszközök ezért nem elégítik ki az Unió és az Egyesült Királyság közötti, menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti járatok keretében végzett autóbusszos személyszállítás igényeit.
- (7) Ezért a – többek között a közrend tekintetében fellépő – komoly zavarok megelőzése érdekében ideiglenes intézkedéseket kell hozni, amelyek lehetővé teszik az Egyesült Királyságban engedélyezett közúti áru fuvarozók és autóbusszos személyszállító szolgáltatók számára, hogy közúti áru fuvarozást és személyszállítást végezzenek az Egyesült Királyság területe és az Unió között, vagy az Egyesült Királyság területéről egy vagy több tagállamon áthaladva az Egyesült Királyság területére. Az Egyesült Királyság és az Unió közötti megfelelő egyensúly érdekében e jogok biztosítását ahhoz a feltételhez kell kötni, hogy az Egyesült Királyságnak egyenértékű jogokat kell biztosítania, továbbá bizonyos, a tisztességes versenyt garantáló feltételektől kell függővé tenni.

¹ HL L 321., 2002.11.26., 13. o.

- (8) A valamely tagállam területén belül és a tagállamok között végzett szállítási műveletekhez való jog a belső piac megvalósítása szempontjából alapvető fontosságú vívmány, és az átmeneti időszak végét követően, ellenkező rendelkezés hiányában az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók nem élhetnek majd ezzel a joggal. Mindazonáltal közvetlenül az átmeneti időszak után, valamint az Unió és az Egyesült Királyság közötti, a közúti áru fuvarozást szabályozó jövőbeli megállapodás hiányában valószínűleg fennakadások következnek be a forgalomban, és ebből eredően a közrendet fenyegető veszélyek merülnek fel különösen azon korlátozott számú határátkelőhelyen, amelyeken a járművek és rakományaik további ellenőrzését végzik. Az Egyesült Királysággal közös határátkelőhelyeken már az átmeneti időszak vége előtt kialakult fokozott torlódás. A Covid19-világjárványhoz kapcsolódó válság szintén negatív hatást gyakorolt a közúti közlekedésre az üres rakományok számának növekedésével, amely tendencia tovább súlyosbodhat, ha nem áll fenn rugalmasság arra vonatkozóan, hogy az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók – akár csak nagyon korlátozott mértékben is – szigorúan korlátozott ideig műveleteket hajthassanak végre az Unión belül. Az ilyen fennakadások olyan helyzetekhez vezethetnek, amelyek negatív hatást gyakorolnak a kritikus ellátási láncokra, és amelyek szükségesnek minősülnek a folyamatban lévő Covid19-világjárvány kezeléséhez. Az ilyen fennakadások mértékének csökkentése érdekében lehetővé kell tenni az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók számára, hogy korlátozott számú további műveletet végezhessek az Unió területén az Egyesült Királyság és az Unió közötti műveletekkel összefüggésben. Ebben az esetben járműveiknek nem kellene azonnal visszatérniük az Egyesült Királyságba, és kevésbé valószínű, hogy üresek lennének az Egyesült Királyságba való visszatérésükkor, ami csökkentené a járművek teljes számát, és ezáltal enyhítené a határátkelőhelyekre nehezedő nyomást. Az ilyen további műveletek végzésére való jognak arányosnak kell lennie, nem szabad ugyanolyan szintű jogokat biztosítani, mint amilyeneket az uniós közúti áru fuvarozók élveznek a belső piac szabályai értelmében, és azt fokozatosan meg kell szüntetni.

- (9) Az Írország és Észak-Írország közötti, határon átnyúló autóbuszjáratok különösen fontosak a határ menti régióban élő közösségek számára a közösségek közötti alapszintű összeköttetés biztosítása céljából, többek között a közös utazási térség részeként. Ezért az Írország és Észak-Írország között autóbusszal történő nemzetközi személyszállítás keretében az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára továbbra is engedélyezni kell Írország határ menti régiójában az utasok felvételét és leszállítását.
- (10) Annak érdekében, hogy tükröződjön az intézkedések ideiglenes jellege, és ne teremtsenek precedenst, az e rendeletben előírt intézkedések időbeli hatályát rövid időtartamra kell korlátozni. A közúti árufuvarozás vonatkozásában az említett rövid időtartam célja, hogy az ECMT-rendszerben intézkedések születhessenek az alapszintű összeköttetések érdekében, és az említett rövid időtartam nem érinti sem az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti árufuvarozásra vonatkozó jövőbeli megállapodás hatálybalépését, sem a közlekedéssel kapcsolatos jövőbeli uniós szabályokat. Ami az autóbuszos személyszállítást illeti, az említett rövid időtartam célja annak lehetővé tétele, hogy az Interbus megállapodáshoz csatolt, a nemzetközi menetrend szerinti és különcélú menetrend szerinti járatokkal végzett személyszállításról szóló jegyzőkönyv hatályba léphessen és az Egyesült Királyságra alkalmazhatóvá váljon azáltal, hogy az Egyesült Királyság megerősíti azt vagy csatlakozik hozzá, továbbá az említett rövid időtartam nem érinti a kérdéssel kapcsolatban az Unió és az Egyesült Királyság között a jövőben létrejövő esetleges megállapodást.

- (11) Mivel e rendelet célját – nevezetesen olyan ideiglenes intézkedések megállapítását, amelyek szabályozzák a közúti áru fuvarozást és személyszállítást az Unió és az Egyesült Királyság között, amennyiben az átmeneti időszak végéig nem jönne létre olyan megállapodás, amely a közúti közlekedés területén jövőbeli kapcsolatukat szabályozza – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (12) Tekintettel az átmeneti időszak végéből fakadó sürgető helyzetre, helyénvalónak tűnik kivételt biztosítani a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről szóló, az EUSZ-hez, az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez (EUMSZ) és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződéshez csatolt 1. jegyzőkönyv 4. cikkében említett nyolchetes időszak alól.

- (13) E rendeletnek sürgősen hatályba kell lépnie, és a kilépésről rendelkező megállapodásban meghatározott átmeneti időszak végét követő naptól kell alkalmazandónak lennie, kivéve, ha az említett időpontig az Egyesült Királysággal kötött, a közúti fuvarozást szabályozó megállapodás hatálybalépésére, vagy – az adott esettől függően – ideiglenes alkalmazásának megkezdésére sor kerül. E rendeletnek a két fél között kötött, a közúti fuvarozást szabályozó nemzetközi megállapodás hatálybalépését, vagy ideiglenes alkalmazásának megkezdését megelőző napig kell alkalmazandónak lennie. Az Írország és Észak-Írország közötti nemzetközi menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti járatok üzemeltetése során Írország határ menti régiójában alkalmazandó külön rendelkezések kivételével a menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti autóbuszjáratok üzemeltetési jogának azon a napon meg kell szűnnie, amelyen az Interbus megállapodáshoz csatolt, a nemzetközi menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti autóbuszjáratokkal végzett személyszállításról szóló jegyzőkönyv az Unió és az Egyesült Királyság tekintetében hatályba lép. E rendelet legfeljebb 2021. június 30-ig lehet alkalmazandó.
- (14) Amennyiben a piaci igények kielégítése érdekében szükséges, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el arra vonatkozóan, hogy visszaállítsa az Unió által az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók és autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogoknak az Egyesült Királyság által az uniós közúti áru fuvarozók és autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogokkal való egyenértékűségét – ideértve azt az esetet is, amikor az Egyesült Királyság által biztosított jogokat a származási tagállam alapján biztosítják, vagy azok nem egyenlő mértékben állnak valamennyi uniós fuvarozó rendelkezésére –, továbbá arra vonatkozóan, hogy orvosolja az uniós közúti áru fuvarozók és az uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára hátrányos tisztességtelen verseny előfordulását.

- (15) Az említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak meg kell felelniük az arányosság elvének, és ezért rendelkezéseiknek arányban kell lenniük azokkal a problémákkal, amelyeket az egyenértékű jogok biztosításának elmulasztása vagy a tisztességtelen versenyfeltételek okoznak. E rendelet alkalmazásának felfüggesztését a Bizottságnak csak azokban a legsúlyosabb esetekben kell megfontolnia, amikor az Egyesült Királyság nem vagy csak minimális mértékben biztosít egyenértékű jogokat az uniós közúti áru fuvarozóknak vagy az uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatóknak, vagy ha az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozókra vagy az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatókra vonatkozó versenyfeltételek olyan nagy mértékben különböznek az uniós fuvarozókra vonatkozó versenyfeltételektől, hogy az adott szolgáltatások uniós fuvarozók általi nyújtása számukra gazdaságilag nem életképes megoldás.
- (16) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹ meghatározott alapelvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein. A Bizottságnak biztosítania kell, hogy az ilyen, elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ne érintsék hátrányosan a belső piac megfelelő működését.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (17) Annak érdekében, hogy az Egyesült Királyság által az uniós közúti áru fuvarozók és az uniós autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított, az e rendelet által az egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozók és az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók számára biztosított jogokkal egyenértékű jogok minden uniós fuvarozó számára egyenlő mértékben rendelkezésre álljanak, ideiglenesen ki kell terjeszteni az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendelet hatályát. Ezek a rendeletek már vonatkoznak a valamely tagállam és egy harmadik ország közötti útnak egy tranzittagállam területén megtett szakaszára. Ilyen esetben azonban biztosítani kell, hogy az 1072/2009/EK rendelet vonatkozzon az útnak a be- vagy a kirakodás helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára is, és hogy az 1073/2009/EK rendelet vonatkozzon az útnak az utasok felvételének vagy leszállításának helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára is. E kiterjesztés célja annak biztosítása, hogy az uniós fuvarozók az Egyesült Királyságba irányuló vagy onnan kiinduló cross-trade műveleteket végezhesenek, valamint az általuk végzett személyszállítás keretében további megállókat szolgálhassanak ki,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Hatály

Ez a rendelet ideiglenes rendelkezéseket állapít meg, amelyek a kilépésről rendelkező megállapodás 126. cikkében említett átmeneti időszak végét követően szabályozzák az Unió és az Egyesült Királyság közötti közúti árufuvarozást, valamint a menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti járatok keretében végzett autóbuszos személyszállítást.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „jármű”:
 - a) az árufuvarozással összefüggésben az Egyesült Királyságban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét az Egyesült Királyságban vették nyilvántartásba, amely kizárólag árufuvarozásra szolgál, és amely vagy a vállalkozás saját tulajdonában áll úgy, hogy azt a vállalkozás részletfizetésre vásárolta, vagy azt a vállalkozás bérlte, feltéve, hogy az utóbbi esetben a jármű megfelel a 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott feltételeknek;
 - b) a személyszállítással összefüggésben az autóbusz;

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

2. „engedélyezett áru fuvarozás”:

- a) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út az Unió területéről az Egyesült Királyság területére vagy fordítva egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;
- b) az e pont a) pontjában említett, az Egyesült Királyság területéről az Unió területére rakománnyal lebonyolított utat követően, az Unió területén történt kirakodástól számított hét napon belül végrehajtott legfeljebb két további, az Unió területén történő berakodási és kirakodási művelet az e rendelet alkalmazásának a 12. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében meghatározott kezdőnapjától számított két hónapos időszak során, valamint az Unió területén történt kirakodástól számított hét napon belül végrehajtott egy művelet az azt követő három hónap során;
- c) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított, az Egyesült Királyság területéről az Egyesült Királyság területére tartó, az Unió területén áthaladó út;
- d) az a) és c) pontban említett fuvarozásokkal kapcsolatban üresen megtett út;

3. „engedélyezett autóbuszos személyszállítás”:

- a) egy autóbusz által személyszállítás céljából lebonyolított út az Unió területéről az Egyesült Királyság területére vagy fordítva, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;

- b) egy autóbusz által személyszállítás céljából lebonyolított, az Egyesült Királyság területéről az Egyesült Királyság területére tartó, az Unió területén áthaladó út;
 - c) az a) és b) pontban említett fuvarozásokkal kapcsolatban személyek szállítása nélkül megtett út;
 - d) utasok felvétele és leszállítása Írország határ menti régiójában, az Írország és Észak-Írország közötti menetrend szerinti és különcélú menetrend szerinti járatok keretében;
4. „Írország határ menti régiója”: Írországnak az Írország és az Egyesült Királyság közötti szárazföldi határral szomszédos megyéi;
5. „uniós közúti áru fuvarozó”: olyan, közúti áru fuvarozási tevékenységet folytató vállalkozás, amely az 1072/2009/EK rendelet 4. cikke szerinti, érvényes közösségi engedéllyel rendelkezik;
6. „egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozó”: az Egyesült Királyságban letelepedett olyan vállalkozás, amely számára engedélyezett a közúti áru fuvarozás, és nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett áru fuvarozás tekintetében kibocsátott, érvényes engedéllyel rendelkezik;

7. „egyesült királyságbeli engedély”: amennyiben egyesült királyságbeli közúti áru fuvarozó számára bocsátják ki, az Egyesült Királyság által nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett áru fuvarozás tekintetében kibocsátott engedély, és amennyiben egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltató számára bocsátják ki, az Egyesült Királyság által nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett autóbuszos személyszállítás tekintetében kibocsátott engedély;
8. „autóbusz”: az Egyesült Királyságban bejegyzett jármű, amely kialakításánál és felszereltségénél fogva – a járművezetőt is beleértve – kilencnél több személy fuvarozására alkalmas és erre tervezték;
9. „menetrend szerinti járatok”: olyan járatok, amelyekben az utasok fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és leszállítva történik;
10. „különcélú menetrend szerinti járatok”: olyan járatok, amelyekben, függetlenül attól, hogy ki szervezi meg azokat, meghatározott utascsoportok fuvarozása más utasok kizárásával történik;
11. „uniós autóbuszos személyszállító szolgáltató”: olyan, autóbuszos személyszállítási tevékenységet folytató vállalkozás, amely az 1073/2009/EK rendelet 4. cikké szerinti, érvényes közösségi engedéllyel rendelkezik;
12. „egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltató”: az Egyesült Királyságban letelepedett olyan vállalkozás, amely számára engedélyezett az autóbuszos személyszállítás, és nemzetközi fuvarozás céljából engedélyezett autóbuszos személyszállítás tekintetében kibocsátott, érvényes engedéllyel rendelkezik;

13. „fuvarozó”: közúti áru fuvarozó vagy autóbuszos személyszállító szolgáltató;
14. „versenyjog”: olyan jog, amely a következő magatartással foglalkozik, amennyiben az hatással lehet a közúti áru fuvarozási vagy autóbuszos személyszállítási szolgáltatásokra:
- a) olyan magatartás, amely a következőkből áll:
- i. közúti áru fuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók közötti megállapodások, valamint közúti áru fuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amelyek célja vagy hatása a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása;
 - ii. erőfölénnyel való visszaélés egy vagy több közúti áru fuvarozó vagy autóbuszos személyszállító szolgáltató részéről;
 - iii. olyan intézkedések, amelyeket az Egyesült Királyság közvállalkozások és olyan vállalkozások számára hozott vagy tart fenn, amelyeknek az Egyesült Királyság különleges vagy kizárólagos jogokat nyújtott, és amelyek ellentétesek az i. vagy ii. alponttal;
- b) a közúti áru fuvarozók vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatók közötti olyan összefonódások, amelyek jelentősen gátolják a hatékony versenyt, különösen az erőfölény kialakulásának vagy megerősödésének eredményeképpen;

15. „állami támogatás”: a kormány vagy bármely más szintű közigazgatási szerv által valamely fuvarozó számára nyújtott, gazdasági előnyt biztosító pénzügyi hozzájárulás, amely a következőket foglalja magában:
- a) pénzeszközök – például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció – közvetlen átadása, pénzeszközök potenciális közvetlen átadása, kötelezettségek – például hitelgaranciák, tőkeinjekció, tulajdonlás, csődvédelem vagy biztosítás – átvállalása;
 - b) az egyébként esedékes bevételekről való lemondás vagy azok beszedésének mellőzése;
 - c) az általános infrastruktúra szükségletein kívüli áruk vagy szolgáltatások rendelkezésre bocsátása, illetve áruk vagy szolgáltatások beszerzése;
 - d) kifizetések teljesítése egy finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervezet megbízása azzal, illetve utasítása arra, hogy hajtson végre egy vagy több olyan feladatot az a), b) és c) pontban említettek közül, amelyek rendes körülmények között a kormányra vagy más közigazgatási szervre hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól.

Nem tekinthető úgy, hogy egy kormány vagy más közigazgatási szerv által nyújtott pénzügyi hozzájárulás gazdasági előnyt biztosít, amennyiben egy piaci magánszereplő a szóban forgó közigazgatási szervével megegyező helyzetben, kizárólag a várható nyereségtől vezérelve ugyanazt a pénzügyi hozzájárulást nyújtotta volna;

16. „független versenyhatóság”: a versenyjog alkalmazásáért és végrehajtásáért, valamint az állami támogatások ellenőrzéséért felelős hatóság, amely megfelel az alábbi feltételeknek:
- a) működése szempontjából a hatóság független, és megfelelően fel van ruházva a feladatai ellátásához szükséges erőforrásokkal;
 - b) feladatai ellátása és hatáskörei gyakorlása során a hatóság rendelkezik a politikai vagy egyéb külső befolyástól való függetlenséget biztosító szükséges garanciákkal, és pártatlanul jár el;
 - c) a hatóság határozatait bírósági felülvizsgálatnak vetik alá;
17. „megkülönböztetés”: bármilyen jellegű, objektív indokolás nélküli megkülönböztetés a közúti árufuvarozási vagy autóbuszos személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez használt árukhoz vagy szolgáltatásokhoz – ideértve a közszolgáltatásokat is – a nyújtása során, vagy az ilyen szolgáltatások tekintetében illetékes állami hatóságok általi kezelése során;
18. „az Unió területe”: a tagállamok területe, amelyre az EUSZ és az EUMSZ az említett Szerződésekben megállapított feltételekkel alkalmazandó.

3. cikk

Az engedélyezett árufuvarozás végzéséhez való jog

- (1) Az e rendeletben megállapított feltételek szerint az egyesült királyságbeli közúti árufuvarozók engedélyezett árufuvarozást végezhetnek.
- (2) A következő típusú engedélyezett árufuvarozást az Egyesült Királyságban letelepedett természetes vagy jogi személy egyesült királyságbeli engedély nélkül végezheti:
 - a) egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállítás;
 - b) sérült vagy műszaki hibás járművek szállítása;
 - c) árufuvarozás olyan gépjárművekkel, amelyek megengedett össztömege, beleértve a pótkocsikat is, nem haladja meg a 3,5 tonnát;
 - d) gyógyszerek, orvostechnikai eszközök és berendezések, valamint egyéb, sürgősségi segély esetén szükséges cikkek szállítása, különösen természeti katasztrófák esetén;
 - e) olyan árufuvarozás, amelynek esetében teljesülnek a következők:
 - i. a szállított áru a vállalkozás tulajdonában van, vagy azt a vállalkozás adta el, vásárolta meg, adta bérbe vagy vette bérbe, állította elő, vonta ki, dolgozta fel vagy javította meg;

- ii. a szállítás célja az árunak a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy a vállalkozáson belül vagy azon kívül történő elmozdítása a vállalkozás saját céljaira;
- iii. az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás alkalmazásában lévő vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;
- iv. az áruszállító járművek a vállalkozás saját tulajdonában vannak, vagy azokat a vállalkozás részletfizetésre vásárolta vagy bérli, feltéve, hogy az utóbbi esetben megfelelnek a 2006/1/EK irányelvben előírt feltételeknek; valamint
- v. a szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység.

4. cikk

A menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti autóbuszjáratok üzemeltetéséhez való jog

- (1) Az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatók az e rendeletben megállapított feltételek mellett végezhetnek engedélyezett autóbuszos személyszállítást menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti járatok keretében.
- (2) Az egyesült királyságbeli autóbuszos személyszállító szolgáltatóknak az ellenszolgáltatás fejében, menetrend szerinti és külön célú menetrend szerinti járatok keretében végzett, engedélyezett autóbuszos személyszállításhoz rendelkezniük kell egy, az 1073/2009/EK rendelet 6–11. cikkével összhangban e rendelet alkalmazásának kezdőnapját megelőzően kibocsátott engedéllyel.

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

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

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

5. cikk

Kétoldalú megállapodások vagy megegyezések

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

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

6. cikk

Szociális és műszaki szabályok

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

- a) az utazó munkavállalók és az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők tekintetében a tagállamok által a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹ összhangban megállapított követelmények;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

- b) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok tekintetében az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ követelményei;
- c) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek tekintetében a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet² követelményei;
- d) a járművezetők alapképzése és továbbképzése tekintetében a tagállamok által a 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³ összhangban meghatározott követelmények;
- e) az egyes közúti járművek megengedett legnagyobb méretei és összömege tekintetében a tagállamok által a 96/53/EK tanácsi irányelvvel⁴ összhangban megállapított követelmények;

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

² Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.).

⁴ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. július 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb összömegeinek megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

- f) a sebességkorlátozó készülékek egyes gépjármű-kategóriákba való beszerelése és azokban való használata tekintetében a tagállamok által a 92/6/EGK tanácsi irányelvvel¹ összhangban megállapított követelmények;
- g) a biztonsági övek és a gyermekbiztonsági rendszerek járművekben való kötelező használata tekintetében a tagállamok által a 91/671/EGK tanácsi irányelvvel² összhangban megállapított követelmények;
- h) a munkavállalók kiküldetése tekintetében a tagállamok által a 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³ összhangban megállapított követelmények;
- i) az utasok jogai tekintetében a 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben⁴ meghatározott követelmények.

¹ A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

² A Tanács 91/671/EGK irányelve (1991. december 16.) a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról (HL L 373., 1991.12.31., 26. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.).

7. cikk

A jogok egyenértékűsége

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

8. cikk

Tisztességes verseny

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

- (3) A (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat az abban a bekezdésben meghatározott feltételek mellett a következő helyzetek orvoslására kell elfogadni:
- a) az Egyesült Királyság állami támogatásokat nyújt;
 - b) az Egyesült Királyságban nincs versenyjog, vagy azt nem alkalmazzák hatékonyan;
 - c) az Egyesült Királyság nem hozott létre vagy nem tart fenn független versenyhatóságot;
 - d) az Egyesült Királyság által a munkavállalók, a biztonság és védelem, valamint a környezet védelme érdekében alkalmazott előírások kevésbé szigorúak az uniós jogban megállapítottaknál, vagy releváns uniós jogszabályok hiányában a valamennyi tagállamban alkalmazott előírásoknál, de minden esetben a vonatkozó nemzetközi előírásoknál;
 - e) az egyesült királyságbeli engedélyeknek a közúti áru fuvarozók és az autóbuszos személyszállító szolgáltatók részére való megadásával kapcsolatban az Egyesült Királyság által alkalmazott előírások az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ megállapítottaknál kevésbé szigorúak;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/1071/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlásához szükséges feltételek közös szabályainak megállapításáról és 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

- f) a hivatásos járművezetők képzésével és képzésével összefüggésben az Egyesült Királyság által alkalmazott előírások a 2003/59/EK irányelvben megállapítottaknál kevésbé szigorúak;
 - g) az Egyesült Királyság az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹ meghatározott szabályoktól eltérő szabályokat alkalmaz az úthasználati díjakra és az adózásra vonatkozóan; valamint
 - h) az uniós fuvarozókkal szemben fennáll a megkülönböztetés valamely formája.
- (4) Az (1) bekezdés alkalmazásában a Bizottság információkat kérhet az Egyesült Királyság illetékes hatóságaitól vagy az egyesült királyságbeli fuvarozóktól. Amennyiben az említett felek nem bocsátják rendelkezésre a kért információkat a Bizottság által előírt észszerű határidőn belül, vagy hiányos információkat szolgáltatnak, a Bizottság a (2) bekezdésnek megfelelően járhat el.

9. cikk

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

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

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

- (2) Az utasoknak az Unió és az Egyesült Királyság területe közötti, olyan uniós autóbuszos személyszállító szolgáltató által végzett szállítása tekintetében, amely az Egyesült Királyság által a rendelet 7. cikkében említettek szerint biztosított, az e rendelet szerint biztosítottakkal egyenértékű jogok alapján végzi tevékenységét, az útnak a felvétel vagy a leszállítás helye szerinti tagállam területén megtett szakaszára az 1073/2009/EK rendelet alkalmazandó.

10. cikk

Konzultáció és együttműködés

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

11. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottságnak a 7. cikk (2) bekezdésében és a 8. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása a 2021. június 30-ig terjedő időszakra szól.

- (2) A 7. cikk (2) bekezdése vagy a 8. cikk (2) bekezdése szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (3) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

12. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Nem kell azonban alkalmazni e rendeletet akkor, ha az említett időpontig az Unió és az Egyesült Királyság között kötött, a közúti fuvarozást szabályozó nemzetközi megállapodás hatálybalépésére, vagy – az adott esettől függően – ideiglenes alkalmazásának megkezdésére sor kerül.

- (3) Ezt a rendeletet az Unió és az Egyesült Királyság között kötött, a közúti fuvarozást szabályozó nemzetközi megállapodás hatálybalépését, vagy ideiglenes alkalmazásának megkezdését megelőző napig kell alkalmazni.

A 2. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett autóbuszos személyszállítás kivételével e rendelet autóbuszos személyszállításra vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazandósága attól a naptól megszűnik, amelyen az Interbus megállapodáshoz csatolt, a nemzetközi menetrend szerinti és különcélú menetrend szerinti autóbuszjáratokkal végzett személyszállításról szóló jegyzőkönyv az Unió és az Egyesült Királyság tekintetében hatályba lép.

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

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

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök