



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 23 grudnia 2020 r.
(OR. en)

2020/0362 (COD)
LEX 2048

PE-CONS 65/1/20
REV 1

UK 122
PREP-BXT 61
TRANS 598
CODEC 1328

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD
ZAPEWNIAJĄCYCH PODSTAWOWE POŁĄCZENIA
W ZAKRESIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW
I PRZEWOZU PASAŻERÓW PO ZAKOŃCZENIU OKRESU PRZEJŚCIOWEGO
PRZEWIDZIANEGO W UMOWIE O WYSTĄPIENIU
ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ
Z UNII EUROPEJSKIEJ I EUROPEJSKIEJ WSPÓLNOTY ENERGII ATOMOWEJ**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/...**

z dnia 23 grudnia 2020 r.

**w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia
w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu pasażerów
po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu
Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą¹,

¹ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 grudnia 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 grudnia 2020 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej¹ (zwana dalej „umową o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię w drodze decyzji Rady (UE) 2020/135² i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanego dalej „Zjednoczonym Królestwem”) i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 umowy o wystąpieniu, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r. W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE, Euratom) 2020/266³ upoważniającą do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem dotyczących nowej umowy o partnerstwie. Jak wynika z wytycznych negocjacyjnych, upoważnienie obejmuje między innymi elementy niezbędne do kompleksowego rozwiązania kwestii stosunków ze Zjednoczonym Królestwem w zakresie ruchu drogowego po zakończeniu okresu przejściowego. Nie jest jednak pewne, czy umowa między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulująca ich przyszłe stosunki w dziedzinie drogowego transportu towarów i przewozu pasażerów wejdzie w życie przed upływem tego okresu.

¹ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

² Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1).

³ Decyzja Rady (UE, Euratom) 2020/266 z dnia 25 lutego 2020 r. upoważniająca do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczących nowej umowy o partnerstwie (Dz.U. L 58 z 27.2.2020, str. 53).

- (2) Z końcem okresu przejściowego i w przypadku braku przepisów szczególnych wszystkie prawa i obowiązki wynikające z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku, ustanowione rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009¹ oraz (WE) nr 1073/2009², wygasną w zakresie, w jakim dotyczy to stosunków między Zjednoczonym Królestwem a Unią i jej państwami członkowskimi.
- (3) W takiej sytuacji międzynarodowy drogowy transport towarów i przewóz pasażerów między Unią a Zjednoczonym Królestwem zostałyby poważnie zakłócone.
- (4) Gibraltar nie jest objęty zakresem terytorialnym niniejszego rozporządzenia i wszelkie występujące w nim odniesienia do Zjednoczonego Królestwa nie obejmują Gibraltar.
- (5) Wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) stanowi jedyne inne dostępne ramy prawne, które mogłyby stanowić podstawę dla transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem. Jednakże ze względu na ograniczoną liczbę zezwoleń obecnie dostępnych w ramach systemu EKMT oraz ograniczony zakres objętych nim rodzajów operacji transportu drogowego, obecnie system nie jest w stanie w pełni sprostać potrzebom w zakresie transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

- (6) Przewiduje się również poważne zakłócenia, w tym w odniesieniu do porządku publicznego, w kontekście usług przewozu drogowego pasażerów. Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami¹ (zwana dalej „umową INTERBUS”) stanowi jedyne dostępne ramy prawne, które mogłyby stanowić podstawę przewozu autobusowego i autokarowego pasażerów między Unią a Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego. W dniu 1 stycznia 2021 r. Zjednoczone Królestwo stanie się niezależną Umawiającą się Stroną umowy INTERBUS. Umowa INTERBUS obejmuje jednak jedynie usługi okazjonalne i w związku z tym jest nieodpowiednia, aby zaradzić zakłóceniom związanym ze świadczeniem międzynarodowych usług autokarowych i autobusowych między Zjednoczonym Królestwem a Unią wynikającym z zakończenia okresu przejściowego. Wynegocjowano protokół do umowy INTERBUS dotyczący międzynarodowych regularnych i regularnych specjalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami, i oczekuje się, że Zjednoczone Królestwo ratyfikuje go jak najszybciej. Nie oczekuje się jednak, że protokół wejdzie w życie w terminie umożliwiającym zaproponowanie realnego rozwiązania alternatywnego na okres bezpośrednio po zakończeniu okresu przejściowego. W związku z tym dostępne instrumenty nie uwzględniają potrzeb w zakresie autokarowych i autobusowych przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych pasażerów między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (7) W celu uniknięcia poważnych zakłóceń, w tym związanych z porządkiem publicznym, konieczne jest zatem ustanowienie tymczasowego zestawu środków umożliwiających przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego posiadającym licencję w Zjednoczonym Królestwie wykonywanie transportu drogowego towarów i przewozu pasażerów między Zjednoczonym Królestwem a Unią lub z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich. W celu zapewnienia odpowiedniej równowagi między Zjednoczonym Królestwem a Unią, przyznane w ten sposób prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw oraz podlegać określonym warunkom zapewniającym uczciwą konkurencję.

¹ Dz.U. L 321 z 26.11.2002, s. 13.

- (8) Prawo do wykonywania operacji transportowych na terytorium państwa członkowskiego i pomiędzy państwami członkowskimi stanowi podstawowe osiągnięcie rynku wewnętrznego i po zakończeniu okresu przejściowego, oraz w przypadku braku przepisów szczególnych stanowiących inaczej, nie powinno być dłużej dostępne dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa. Jednakże bezpośrednio po zakończeniu okresu przejściowego i w przypadku braku przyszłej umowy regulującej drogowy transport towarów pomiędzy Unią a Zjednoczonym Królestwem mogą nastąpić zakłócenia przepływu ruchu i wynikające z tego zagrożenia dla porządku publicznego, w szczególności na przejściach granicznych, których jest niewiele i na których mają być prowadzone dodatkowe kontrole pojazdów i ich ładunków. Zwiększone zagęszczenie ruchu na przejściach granicznych ze Zjednoczonym Królestwem miało już miejsce przed końcem okresu przejściowego. Także kryzys związany z pandemią COVID-19 miał negatywny wpływ na transport drogowy polegający na zwiększeniu liczby przejazdów bez ładunku, która to tendencja może jeszcze się nasilić w przypadku braku elastyczności umożliwiającej przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa wykonywanie, choćby w bardzo ograniczonym zakresie, operacji w Unii w ściśle określonym czasie. Takie zakłócenia mogłyby prowadzić do sytuacji wywierających negatywny wpływ na krytyczne łańcuchy dostaw, które uważane są za niezbędne do zarządzania trwającą pandemią COVID-19. W celu ograniczenia zakresu takich zakłóceń przewoźnikom drogowym transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa należy tymczasowo zezwolić na wykonywanie ograniczonej liczby dodatkowych operacji na terytorium Unii w kontekście operacji pomiędzy Zjednoczonym Królestwem a Unią. Ich pojazdy nie musiałyby zatem natychmiast wracać do Zjednoczonego Królestwa i prawdopodobieństwo braku ładunku przy powrocie do Zjednoczonego Królestwa byłoby mniejsze, co znacznie zmniejszyłoby ogólną liczbę pojazdów, a co za tym idzie napór na przejścia graniczne. Prawo do wykonywania takich dodatkowych operacji powinno być proporcjonalne, nie powinno przyznawać tego samego poziomu praw, który przysługuje unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów na mocy przepisów dotyczących rynku wewnętrznego, oraz powinno być stopniowo wycofywane.

- (9) Transgraniczne usługi przewozu autokarowego i autobusowego między Irlandią a Irlandią Północną mają szczególne znaczenie dla społeczności zamieszkujących regiony przygraniczne, gdyż zapewniają podstawową łączność między społecznościami, między innymi w ramach wspólnej strefy podróżowania. W związku z tym należy utrzymać zezwolenie na zabieranie i dowożenie pasażerów przez przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa w regionach przygranicznych Irlandii w ramach międzynarodowych usług autokarowego i autobusowego przewozu pasażerów między Irlandią a Irlandią Północną.
- (10) W celu odzwierciedlenia tymczasowego charakteru zestawu środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, nie tworząc przy tym precedensu, powinien on obowiązywać przez krótki okres. W odniesieniu do operacji transportu drogowego towarów krótki okres zostaje wprowadzony z myślą o możliwych ustaleniach dotyczących podstawowych połączeń w ramach systemu EKMT i pozostaje bez uszczerbku dla wejścia w życie przyszłej umowy regulującej transport drogowy towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem oraz przyszłych unijnych przepisów dotyczących transportu. W zakresie przewozu pasażerów autobusami i autokarami, krótki okres wprowadza się z myślą o umożliwieniu wejścia w życie protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego międzynarodowych regularnych i regularnych specjalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami oraz zastosowaniu go do Zjednoczonego Królestwa, przez ratyfikację przez Zjednoczone Królestwo protokołu albo przystąpienie do tego protokołu i pozostaje on bez uszczerbku dla ewentualnej przyszłej umowy w tej sprawie między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie ustanowienie tymczasowych przepisów w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu pasażerów między Unią a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku, z końcem okresu przejściowego, umowy regulującej przyszłe stosunki między nimi w dziedzinie transportu drogowego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (12) Z uwagi na pilny charakter sprawy związany z zakończeniem okresu przejściowego, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

- (13) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym i być stosowane od dnia następującego po dniu zakończenia okresu przejściowego ustanowionego w umowie o wystąpieniu, chyba że przed tą datą wejdzie w życie lub, w zależności od przypadku, zacznie być tymczasowo stosowana, umowa regulująca transport drogowy zawarta ze Zjednoczonym Królestwem. Niniejsze rozporządzenie powinno być stosowane do dnia poprzedzającego wejście w życie lub do dnia poprzedzającego rozpoczęcie tymczasowego stosowania umowy międzynarodowej regulującej transport drogowy w odniesieniu do obu Stron. Z wyjątkiem przepisów szczegółowych mających zastosowanie w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych między Irlandią a Irlandią Północną, prawo do wykonywania autokarowych i autobusowych przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych powinno przestać mieć zastosowanie z dniem wejścia w życie w odniesieniu do Unii i Zjednoczonego Królestwa protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego międzynarodowych regularnych i regularnych specjalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami. Niniejsze rozporządzenie powinno w każdym przypadku przestać mieć zastosowanie w dniu 30 czerwca 2021 r.
- (14) W razie konieczności, w celu zaspokojenia potrzeb rynku, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do przywrócenia równoważności praw przyznanych przez Unię przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa oraz przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa z prawami przyznanymi przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, w tym w sytuacji, gdy prawa są przyznawane przez Zjednoczone Królestwo na podstawie kryterium państwa członkowskiego pochodzenia lub w inny sposób i nie są w równej mierze dostępne dla wszystkich unijnych przewoźników, a także w odniesieniu do zaradzenia przypadkom nieuczciwej konkurencji ze szkodą dla unijnych przewoźników drogowego transportu towarów i unijnych przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego.

- (15) Te akty delegowane powinny być zgodne z zasadą proporcjonalności, a zatem ich warunki powinny być współmierne do problemów wynikających z nieprzyznania równoważnych praw lub z nieuczciwych warunków konkurencji. Komisja powinna przewidzieć zawieszenie stosowania niniejszego rozporządzenia jedynie w najpoważniejszych przypadkach, w których unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego Zjednoczone Królestwo nie przyznało równoważnych praw lub jeżeli przyznane prawa są minimalne, lub w przypadku gdy warunki konkurencji dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa oraz przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa różnią się tak znacznie od warunków konkurencji dla unijnych przewoźników, że świadczenie tych usług przez unijnych przewoźników nie jest dla nich opłacalne.
- (16) Przy przyjmowaniu tych aktów delegowanych, szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r.¹ w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Komisja powinna zapewnić, aby takie akty delegowane nie wpływały nadmiernie na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (17) W celu zapewnienia, aby prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, równoważne prawom przyznanym na mocy niniejszego rozporządzenia przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa oraz przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa, były w równym stopniu dostępne dla wszystkich unijnych przewoźników, należy tymczasowo rozszerzyć zakres stosowania rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009. Rozporządzenia te obejmują już część przejazdu między państwem członkowskim a państwem trzecim na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które przebiega tranzyt. W takich przypadkach konieczne jest jednak zapewnienie, aby rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 miało zastosowanie również do części przejazdu odbywającej się na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku oraz aby rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 miało zastosowanie do części przejazdu odbywającej się na terytorium państwa członkowskiego, w którym zabiera się lub do którego dowozi się pasażerów. Celem takiego rozszerzenia zakresu stosowania jest zapewnienie, aby unijni przewoźnicy mogli wykonywać przewozy typu cross-trade do Zjednoczonego Królestwa lub ze Zjednoczonego Królestwa, a także dodatkowe przystanki podczas wykonywanego przez nich przewozu pasażerów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe środki regulujące transport drogowy towarów oraz świadczenie autokarowych i autobusowych przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych pasażerów między Unią a Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza:
 - a) w odniesieniu do transportu towarów, pojazd silnikowy zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie lub też zespół pojazdów, spośród których co najmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie, wykorzystywany wyłącznie do transportu towarów, będący własnością przedsiębiorstwa, zakupiony przez nie na warunkach odroczenia płatności albo będący przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełnia warunki określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/1/WE¹,
 - b) w odniesieniu do przewozu osób oznacza autobus lub autokar;

¹ Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- 2) „dozwolony transport towarów” oznacza:
- a) przejazd pojazdu z ładunkiem, z terytorium Unii na terytorium Zjednoczonego Królestwa lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich lub państw trzecich, lub bez takiego tranzytu;
 - b) w następstwie przejazdu z ładunkiem z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Unii, o którym mowa w lit. a) niniejszego punktu, wykonanie w okresie siedmiu dni od wyładunku na terytorium Unii nie więcej niż dwóch dodatkowych operacji załadunku i rozładunku na terytorium Unii przez okres dwóch miesięcy począwszy od pierwszego dnia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 akapit pierwszy, oraz jednej operacji w okresie siedmiu dni od wyładunku na terytorium Unii, w ciągu kolejnych trzech miesięcy;
 - c) przejazd pojazdu z ładunkiem z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez terytorium Unii;
 - d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a) i c);
- 3) „dozwolony autokarowy i autobusowy przewóz pasażerów” oznacza:
- a) przejazd autobusu lub autokaru w celu przewiezienia pasażerów z terytorium Unii na terytorium Zjednoczonego Królestwa lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich lub państw trzecich, lub bez takiego tranzytu;

- b) przejazd autobusu lub autokaru w celu przewiezienia pasażerów z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez terytorium Unii;
 - c) przejazd bez pasażerów w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a) i b);
 - d) zabieranie i dowożenie pasażerów w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych przewozów regularnych oraz przewozów regularnych specjalnych między Irlandią a Irlandią Północną;
- 4) „przygraniczny region Irlandii” oznacza hrabstwa Irlandii, które sąsiadują z granicą lądową między Irlandią a Irlandią Północną;
- 5) „unijny przewoźnik drogowego transportu towarów” oznacza przedsiębiorstwo prowadzące transport drogowy towarów i posiadające ważną licencję wspólnotową zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;
- 6) „przewoźnik drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa” oznacza przedsiębiorstwo mające siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, które otrzymało pozwolenie na wykonywanie transportu drogowego towarów i posiada ważną licencję wydaną do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego transportu towarów;

- 7) „licencja Zjednoczonego Królestwa” oznacza, w przypadku wydania jej przewoźnikowi drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa, licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego transportu towarów, a w przypadku wydania jej przewoźnikowi świadczącemu usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa, oznacza licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego autokarowego i autobusowego przewozu pasażerów;
- 8) „autobus lub autokar” oznacza pojazd zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie, który jest, z racji swojej konstrukcji i wyposażenia, dostosowany i przeznaczony do przewozu więcej niż dziewięciu pasażerów łącznie z kierowcą;
- 9) „przewozy regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie pasażerów w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;
- 10) „przewozy regularne specjalne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;
- 11) „unijny przewoźnik świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego” oznacza przedsiębiorstwo wykonujące autokarowe i autobusowe przewozy pasażerów oraz posiadające ważną licencję wspólnotową zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009;
- 12) „przewoźnik świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa” oznacza przedsiębiorstwo mające siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, które jest uprawnione do wykonywania autokarowych i autobusowych przewozów pasażerów i posiada ważną licencję do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego autokarowego i autobusowego przewozu osób;

- 13) „przewoźnik” oznacza przewoźnika drogowego transportu towarów lub przewoźnika świadczącego usługi przewozu autokarowego i autobusowego;
- 14) „prawo konkurencji” oznacza każde prawo, które odnosi się do następujących zachowań, w przypadku gdy może mieć to wpływ na usługi transportu drogowego towarów lub usługi przewozów autokarowych i autobusowych:
- a) polegających na:
- (i) umowach między, odpowiednio, przewoźnikami drogowego transportu towarów lub przewoźnikami świadczącymi usługi przewozu autokarowego i autobusowego, decyzjach stowarzyszeń przewoźników drogowego transportu towarów lub przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego i uzgodnionych praktykach, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie konkurencji, jej ograniczenie lub zakłócenie;
 - (ii) nadużyciach pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika drogowego transportu towarów lub przewoźnika świadczącego usługi przewozu autokarowego i autobusowego;
 - (iii) środkach przyjętych lub utrzymanych w mocy przez Zjednoczone Królestwo w przypadku przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym Zjednoczone Królestwo przyznaje prawa specjalne lub wyłączne i które są sprzeczne z ppkt (i) lub (ii);
- b) koncentracji, odpowiednio, między przewoźnikami drogowego transportu towarów lub przewoźnikami świadczącymi usługi przewozu autokarowego i autobusowego w znaczącym stopniu zakłócającej efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;

- 15) „dotacja” oznacza każdy przynoszący korzyści wkład finansowy przyznany przewoźnikowi przez rząd lub inny podmiot publiczny na dowolnym szczeblu, w tym:
- a) bezpośrednie przekazanie środków finansowych, takich jak przysporzenia, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego; potencjalne bezpośrednie przekazanie środków finansowych; oraz przejęcie zobowiązań, w formie na przykład gwarancji kredytowych, zastrzyków kapitałowych, praw własności, ochrony przed bankrutwem lub ubezpieczenia;
 - b) zrzeczenie się lub niepobranie należnego dochodu;
 - c) dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż związanych z ogólną infrastrukturą lub zakup towarów lub usług;
 - d) dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie bądź zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonania jednej lub większej liczby funkcji, o których mowa w lit. a), b) i c), które zazwyczaj byłyby powierzone rządowi lub innemu podmiotowi publicznemu i w rzeczywistości nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy.

Uznaje się, że wkład finansowy przyznany przez rząd lub inny podmiot publiczny nie przynosi żadnych korzyści, jeżeli prywatny uczestnik rynku kierujący się wyłącznie perspektywą zysku i będący w takiej samej sytuacji jak dany podmiot publiczny, dokonałby tego samego wkładu finansowego;

- 16) „niezależny organ ochrony konkurencji” oznacza organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie prawa konkurencji oraz za kontrolę dotacji, a także spełniający następujące warunki:
- a) organ jest niezależny pod względem operacyjnym i odpowiednio wyposażony w zasoby niezbędne do wykonywania swoich zadań;
 - b) wykonując swoje obowiązki i korzystając ze swoich uprawnień, organ posiada niezbędne gwarancje niezależności od wpływów politycznych lub innych wpływów zewnętrznych i działa bezstronnie;
 - c) decyzje tego organu podlegają kontroli sądowej;
- 17) „dyskryminacja” oznacza każde nieposiadające obiektywnego uzasadnienia rozróżnienie w odniesieniu do dostaw towarów lub świadczenia usług, w tym usług publicznych, wykorzystywanych w celu świadczenia usług transportu drogowego towarów lub usług przewozów autokarowych lub autobusowych, lub w odniesieniu do ich traktowania przez organy publiczne istotne dla takich usług;
- 18) „terytorium Unii” oznacza terytorium państw członkowskich, do których zastosowanie mają TUE i TFUE na warunkach określonych w tych Traktatach.

Artykuł 3

Prawo do wykonywania dozwolonego transportu towarów

1. Przewoźnicy drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa mogą, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu, wykonywać dozwolony transport towarów.
2. Osoby fizyczne lub prawne z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie mogą wykonywać następujące rodzaje dozwolonego transportu towarów bez obowiązku posiadania licencji Zjednoczonego Królestwa:
 - a) transport przesyłek pocztowych jako usługi powszechnej;
 - b) transport pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;
 - c) transport towarów pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;
 - d) transport produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, w szczególności w przypadku klęsk żywiołowych;
 - e) transport towarów pod warunkiem, że:
 - (i) transportowane towary są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez to przedsiębiorstwo;

- (ii) celem przejazdu jest przewiezienie towarów z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;
- (iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego transportu prowadzi personel zatrudniony przez to przedsiębiorstwo lub pozostający do jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego;
- (iv) pojazdy transportujące towary są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności albo są przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki określone w dyrektywie 2006/1/WE; oraz
- (v) transport taki jest jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do ogółu działalności przedsiębiorstwa;

Artykuł 4

Prawo do wykonywania autokarowych i autobusowych przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych

1. Przewoźnicy świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa mogą, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu, wykonywać dozwolony autokarowy i autobusowy przewóz pasażerów stanowiący przewozy regularne i przewozy regularne specjalne.
2. Aby wykonywać dozwolony autokarowy i autobusowy przewóz stanowiący przewóz regularny i przewóz regularny specjalny na wynajem i za wynagrodzeniem, przewoźnicy świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa posiadają zezwolenie wydane przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 6–11 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.

3. Zezwolenia, które pozostają ważne na mocy ust. 2 niniejszego artykułu, mogą nadal być wykorzystywane do celów określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli zostały przedłużone na takich samych warunkach lub zmienione jedynie pod względem przystanków, wysokości opłat lub rozkładu oraz podlegają zasadom i procedurom określonym w art. 6–11 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, na okres ważności, który nie wykracza poza dzień 30 czerwca 2021 r.
4. Osoby fizyczne lub prawne z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie mogą wykonywać dozwolony autokarowy i autobusowy przewóz osób prowadzony w celach niekomercyjnych i niezarobkowych bez obowiązku posiadania licencji, w przypadku gdy:
 - a) działalność przewozowa ma dla takiej osoby fizycznej lub prawnej wyłącznie charakter pomocniczy; oraz
 - b) używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej bądź zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub osoby prawnej, przez samą osobę fizyczną, lub przez personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego.

Tego typu działalność przewozowa nie podlega żadnym systemom zezwoleń w Unii, pod warunkiem że osoba wykonująca dany przewóz posiada zezwolenie krajowe wydane przed pierwszym dniem stosowania niniejszego rozporządzenia, o czym mowa w art. 12 ust. 2 akapit pierwszy niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.

5. Zmiana pojazdu lub przerwa w przewozie dla umożliwienia realizacji części przejazdu przy użyciu innego środka transportu nie ma wpływu na stosowanie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 5

Umowy lub porozumienia dwustronne

Państwa członkowskie nie negocjują ani nie zawierają ze Zjednoczonym Królestwem żadnych dwustronnych umów ani porozumień w sprawach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia.

Bez uszczerbku dla istniejących porozumień wielostronnych państwa członkowskie nie mogą w żaden inny sposób przyznawać przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa ani przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa żadnych innych praw niż te, które zostały przyznane na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Przepisy socjalne i techniczne

W trakcie dozwolonego transportu towarów lub dozwolonego autokarowego i autobusowego przewozu osób zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przestrzegane muszą być następujące przepisy:

- a) w odniesieniu do osób pracujących w trasie i kierowców pracujących na własny rachunek – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE¹;

¹ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

- b) w odniesieniu do niektórych przepisów prawa socjalnego dotyczących transportu drogowego – wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006¹;
- c) w odniesieniu do tachografów stosowanych w transporcie drogowym – wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014²;
- d) w odniesieniu do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/59/WE³;
- e) w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i obciążeń niektórych pojazdów drogowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE⁴;

¹ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

³ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

⁴ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

- f) w odniesieniu do montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 92/6/EWG¹;
- g) w odniesieniu do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 91/671/EWG²;
- h) w odniesieniu do delegowania pracowników – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE³;
- i) w odniesieniu do praw pasażerów – wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011⁴;

¹ Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).

² Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26).

³ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

Artykuł 7
Równoważność praw

1. Komisja monitoruje prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, a także warunki ich wykonywania.
2. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów lub unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego nie są w świetle prawa lub faktycznie równoważne prawom przyznanym przewoźnikom ze Zjednoczonego Królestwa na podstawie niniejszego rozporządzenia, lub że prawa te nie są w równym stopniu dostępne dla wszystkich unijnych przewoźników drogowego transportu towarów lub wszystkich unijnych przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego, Komisja, bezzwłocznie i aby przywrócić równoważność, przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 11 w celu:
 - a) zawieszenia stosowania art. 3 lub art. 4 ust. 1–4, w przypadku gdy nie przyznaje się równoważnych praw przewoźnikom z Unii lub jeżeli przyznane im prawa są minimalne;
 - b) ustanowienia ograniczeń dopuszczalnych zdolności przewozowych dostępnych dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczeń liczby możliwych przejazdów; lub
 - c) przyjęcia ograniczeń operacyjnych związanych z typami pojazdów lub warunkami uczestnictwa w ruchu.

Artykuł 8
Uczciwa konkurencja

1. Komisja monitoruje warunki, na których unijni przewoźnicy konkurują z przewoźnikami ze Zjednoczonego Królestwa o świadczenie usług transportu drogowego towarów oraz usług przewozów autokarowych i autobusowych objętych niniejszym rozporządzeniem.
2. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że w wyniku którejkolwiek z sytuacji, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, warunki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są wyraźnie mniej korzystne niż te, z których korzystają przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa, Komisja, bezzwłocznie i aby zaradzić tej sytuacji przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 11 w celu:
 - a) zawieszenia stosowania art. 3 lub art. 4 ust. 1–4, w przypadku gdy warunki konkurencji dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników świadczących usługi przewozu autobusowego i autokarowego ze Zjednoczonego Królestwa tak znacząco różnią od warunków konkurencji mających zastosowanie do przewoźników unijnych, że dla przewoźników unijnych świadczenie usług jest nieopłacalne;
 - b) ustanowienia ograniczeń dopuszczalnych zdolności przewozowych dostępnych dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników świadczących usługi przewozu autobusowego i autokarowego ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczeń liczby możliwych przejazdów; lub
 - c) przyjęcia ograniczeń operacyjnych związanych z typami pojazdów lub warunkami uczestnictwa w ruchu.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, przyjmuje się na warunkach określonych w tym ustępie, w celu zaradzenia następującym sytuacjom:
- a) przyznanie dotacji przez Zjednoczone Królestwo;
 - b) brak prawa konkurencji w Zjednoczonym Królestwie lub jego nieskuteczne stosowanie przez Zjednoczone Królestwo;
 - c) brak niezależnego organu ochrony konkurencji w Zjednoczonym Królestwie lub nieutrzymywanie takiego organu przez Zjednoczone Królestwo;
 - d) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm ochrony pracowników, bezpieczeństwa, ochrony lub środowiska niższych od norm określonych w prawie Unii, lub – w przypadku braku odpowiednich przepisów prawa Unii – niższych od norm stosowanych przez wszystkie państwa członkowskie lub, w każdym przypadku, niższych od odpowiednich norm międzynarodowych;
 - e) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm wydawania licencji Zjednoczonego Królestwa przewoźnikom drogowego transportu towarów lub przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, które są niższe od norm określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009¹;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, str. 51).

- f) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm kwalifikacji i szkolenia zawodowych kierowców, które są niższe od norm określonych w dyrektywie 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady;
 - g) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo przepisów w zakresie opłat i podatków drogowych, które różnią się od przepisów określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE¹; oraz
 - h) występowanie jakichkolwiek form dyskryminacji unijnych przewoźników.
4. Do celów ust. 1 Komisja może zwrócić się o informacje do właściwych organów Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa. W przypadku gdy nie dostarczą oni wymaganych informacji w rozsądnym terminie wyznaczonym przez Komisję lub nie dostarczą kompletnych informacji, Komisja może postąpić zgodnie z ust. 2.

Artykuł 9

Rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009

1. W kontekście przewozu towarów między terytorium Unii a terytorium Zjednoczonego Królestwa wykonywanego przez unijnego przewoźnika drogowego transportu towarów, który działa na prawach przyznanych przez Zjednoczone Królestwo, o których mowa w art. 7 niniejszego rozporządzenia, równoważnych prawom przyznanym na mocy niniejszego rozporządzenia, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 stosuje się do części przejazdu odbywającej się na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku.

¹ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

2. W kontekście przewozu pasażerów między terytorium Unii a terytorium Zjednoczonego Królestwa wykonywanego przez unijnego przewoźnika świadczącego usługi przewozu autokarowego i autobusowego, który działa na prawach przyznanych przez Zjednoczone Królestwo, o których mowa w art. 7 niniejszego rozporządzenia, równoważnych prawom przyznanym na mocy niniejszego rozporządzenia, rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 stosuje się do części przejazdu odbywającej się na terytorium państwa członkowskiego, w którym zabiera się lub do którego dowozi się pasażerów.

Artykuł 10

Konsultacje i współpraca

1. Właściwe organy państw członkowskich konsultują się i współpracują z właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa, gdy jest to niezbędne w celu zapewnienia wykonania niniejszego rozporządzenia.
2. Na wniosek Komisji państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu lub wszelkie inne informacje istotne dla wykonywania art. 7 i 8.

Artykuł 11

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 2, powierza się Komisji do dnia 30 czerwca 2021 r.

2. Przed przyjęciem aktu delegowanego na podstawie art. 7 ust. 2 lub art. 8 ust. 2 Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 12

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie na mocy art. 126 i 127 umowy o wystąpieniu.

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się jednak, jeżeli do tego dnia wejdzie w życie lub, w zależności od przypadku, zacznie być tymczasowo stosowana umowa międzynarodowa regulująca transport drogowy zawarta między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia poprzedzającego wejście w życie lub, w zależności od przypadku, do dnia poprzedzającego rozpoczęcie tymczasowego stosowania, umowy międzynarodowej regulującej transport drogowy, zawartej między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

Z wyjątkiem przewozów pasażerów autokarami i autobusami, o którym mowa w art. 2 ust. 3 lit. d), przepisy niniejszego rozporządzenia mające zastosowanie do przewozów pasażerów autokarami i autobusami przestają mieć zastosowanie z dniem wejścia w życie w odniesieniu do Unii i Zjednoczonego Królestwa protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego międzynarodowych regularnych i regularnych specjalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami.

4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w każdym przypadku najpóźniej do dnia 30 czerwca 2021 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący