



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 5 września 2019 r.  
(OR. en)

11940/19

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2019/0179 (COD)

---

---

TRANS 423  
AVIATION 180  
PREP-BXT 147  
CODEC 1359

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 5 września 2019 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2019) 396 final

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/501  
i rozporządzenie (UE) 2019/502 w odniesieniu do okresów ich stosowania

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2019) 396 final.

Zał.: COM(2019) 396 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.9.2019  
COM(2019) 396 final

2019/0179 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/501 i rozporządzenie (UE) 2019/502  
w odniesieniu do okresów ich stosowania**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo notyfikowało swój zamiar wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że jeżeli umowa o wystąpieniu<sup>1</sup> nie zostanie ratyfikowana, unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od daty wystąpienia. Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy państwem trzecim.

Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii bez umowy wpłynęłoby na ciągłość usług w zakresie transportu drogowego i lotniczego między Unią a Zjednoczonym Królestwem, których świadczenie po tym wystąpieniu nie miałoby już podstawy w prawie Unii. Doprowadziłoby to do drastycznego pogorszenia jakości sieci połączeń i poważnych zakłóceń w transporcie drogowym i lotniczym między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

W komunikacie Komisji z dnia 13 listopada 2018 r. pt. „Przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.: Plan działania awaryjnego”<sup>2</sup> Komisja ustaliła zasady stanowiące podstawę środków awaryjnych, w tym zasadę ich ścisłego ograniczenia w czasie.

W dniu 13 grudnia 2018 r. Rada Europejska (art. 50) ponowiła swoje wezwanie do nasilenia prac, które mają na celu przygotowanie się na wszystkich szczeblach na konsekwencje wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, z uwzględnieniem wszystkich możliwych scenariuszy.

W związku z tym w dniu 19 grudnia 2018 r. Komisja Europejska przyjęła wnioski dotyczące szeregu środków awaryjnych w celu zapewnienia podstawowych połączeń między Unią a Zjednoczonym Królestwem, w tym wnioski dotyczące przepisów zapewniających podstawowe połączenia drogowe<sup>3</sup> i podstawowe połączenia lotnicze<sup>4</sup>. W kontekście wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii z dniem 30 marca 2019 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły w dniu 25 marca 2019 r. rozporządzenie (UE) 2019/501 w sprawie zapewnienia podstawowych połączeń drogowych<sup>5</sup> (zwane dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/501”) oraz rozporządzenie (UE) 2019/502 w sprawie zapewnienia podstawowych połączeń lotniczych<sup>6</sup> (zwane dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/502”).

Zgodnie z zasadami, które stanowią podstawę środków awaryjnych, oba te rozporządzenia mają ograniczony zakres i mają obowiązywać przez ograniczony czas. Ze względu na pierwotnie zakładaną datę wystąpienia rozporządzenie (UE) 2019/501 obowiązuje do dnia

---

<sup>1</sup> Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. C 144I z 25.4.2019, s. 1.

<sup>2</sup> COM(2018) 880 final z 13.11.2018.

<sup>3</sup> COM(2018) 895 final z 19.12.2018.

<sup>4</sup> COM(2018) 893 final z 19.12.2018.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/501 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu osób w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii, Dz.U. L 85I z 27.3.2019, s. 39.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/502 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii, Dz.U. L 85I z 27.3.2019, s. 49.

31 grudnia 2019 r., również w związku z ewentualnymi uzgodnieniami dotyczącymi podstawowych połączeń, jakie mają zostać poczynione w ramach wielostronnego systemu kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT). Biorąc pod uwagę sezonowość usług branży lotniczej oraz aby ułatwić świadczenie usług transportu lotniczego, okres stosowania rozporządzenia (UE) 2019/502 dopasowano do zakończenia sezonu zimowego IATA 2019/2020.

Rozporządzenie (UE) 2019/501 i rozporządzenie (UE) 2019/502 zostały przyjęte wkrótce po pierwszym krótkim przedłużeniu okresu, o którym mowa w art. 50 ust. 3 TUE, do dnia 12 kwietnia 2019 r. Na wniosek Zjednoczonego Królestwa, po przyjęciu tych aktów, Rada Europejska (art. 50) w dniu 11 kwietnia 2019 r.<sup>7</sup> wyraziła zgodę na kolejne przedłużenie okresu przewidzianego w art. 50 ust. 3 TUE, do dnia 31 października 2019 r.

Jeśli do dnia 31 października 2019 r. Zjednoczone Królestwo nie ratyfikuje umowy o wystąpieniu lub jeśli nie zwróci się o trzecie przedłużenie, na które Rada Europejska (art. 50) wyrazi jednogłose zgodę, okres przewidziany w art. 50 ust. 3 TUE upłynie w tym dniu. Zjednoczone Królestwo stanie się w takim wypadku państwem trzecim w dniu 1 listopada 2019 r. bez umowy zapewniającej uporządkowane wystąpienie.

W komunikacie Komisji z dnia 12 czerwca 2019 r. pt. „Stan przygotowań środków awaryjnych w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej”<sup>8</sup> Komisja stwierdziła, że wszystkie środki gotowości i środki awaryjne na poziomie UE są nadal adekwatne do zakładanych celów. Jest jednak oczywiste, że przedłużenie okresu przewidzianego w art. 50 ust. 3 TUE o siedem miesięcy do dnia 31 października 2019 r. ma wpływ na niektóre już przyjęte środki awaryjne. Dotyczy to w szczególności środków awaryjnych z ustaloną datą zakończenia stosowania, takich jak rozporządzenia (UE) 2019/501 i (UE) 2019/502. W komunikacie z dnia 12 czerwca 2019 r. Komisja zobowiązała się już do zbadania, czy akty te wymagają dostosowania technicznego w celu uwzględnienia nowego harmonogramu wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.

W szczególności jeżeli utrzymana zostanie pierwotna data stosowania rozporządzenia (UE) 2019/501 do dnia 31 grudnia 2019 r., to – w przypadku gdy Zjednoczone Królestwo wystąpi z Unii bez umowy w dniu 1 listopada 2019 r. – ograniczyłoby to okres stosowania do zaledwie dwóch miesięcy, co oznaczałoby brak osiągnięcia zamierzonego celu w zakresie, w jakim jest on związany z okresem stosowania rozporządzenia.

Podobnie rozporządzenie (UE) 2019/502 byłoby stosowane przez okres wynoszący mniej niż połowa początkowo zakładanego okresu stosowania, jeżeli przestałoby ono obowiązywać – jak przewidziano obecnie – w dniu 30 marca 2020 r. Znacznie ograniczyłoby to okres, w którym brytyjscy przewoźnicy mogliby wykonywać loty do Unii.

Należy zapewnić, aby przyjęte już rozporządzenia awaryjne osiągnęły w pełni swoje pierwotnie określone cele w zakresie, w jakim odnoszą się one do okresu ich stosowania, pomimo odroczenia daty wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii. W rezultacie niniejszy wniosek ma na celu przedłużenie o siedem miesięcy okresu stosowania rozporządzeń (UE) 2019/501 i (UE) 2019/502, co odpowiada długości przedłużenia okresu przewidzianego w art. 50 ust. 3 TUE. Przedłużenie to jest zgodne z zasadami, na których opierają się środki awaryjne, w szczególności z zasadą, że środki awaryjne powinny być ściśle ograniczone w czasie.

<sup>7</sup> Decyzja Rady Europejskiej (UE) 2019/584, Dz.U. L 101 z 11.4.2019, s. 1.

<sup>8</sup> COM(2019) 276 final z 12.6.2019.

W związku z tym proponuje się, aby rozporządzenie (UE) 2019/501 przestało obowiązywać w dniu 31 lipca 2020 r., a nie w dniu 31 grudnia 2019 r. Ponadto, aby zapewnić dostępność rozwiązania przewidzianego w art. 2 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2019/501 przez istotny okres, zgodnie z pierwotnie określoną intencją, okres, w którym można wykonywać przewozy pasażerskie w przygranicznym regionie Irlandii, należy określić jako sześć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania tego rozporządzenia. Zasada ta powinna zastąpić obecne odniesienie do daty zakończenia w dniu 30 września 2019 r. Należy dostosować okres wykonywania przez Komisję przekazanych uprawnień, o których mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia, do nowej daty, z którą rozporządzenie to przestaje mieć zastosowanie. Okresy określone w art. 2 ust. 2 lit. b) rozporządzenia powinny pozostać niezmienione.

Jeśli chodzi o rozporządzenie (UE) 2019/502, to – zgodnie z przepisami niniejszego wniosku – przedmiotowe rozporządzenie przestałoby obowiązywać najpóźniej w dniu 24 października 2020 r., czyli w ostatnim dniu sezonu letniego IATA 2020. W ten sposób zostałyby zachowane pierwotnie przewidziany okres stosowania wynoszący dwanaście miesięcy.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek ogranicza się do zmiany niektórych przepisów dotyczących okresu stosowania dwóch istniejących rozporządzeń, które stanowią *lex specialis* i odnoszą się do niektórych konsekwencji wynikających z faktu, że prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Istotne przepisy zmienionych aktów pozostają nienaruszone i będą miały nadal zastosowanie. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni zgodny z obowiązującym prawodawstwem.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek jest częścią pakietu unijnych środków awaryjnych na wypadek wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii bez umowy o wystąpieniu i jest w pełni zgodny z tymi środkami.

## 2. **PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

- **Podstawa prawna**

Biorąc pod uwagę, że podstawę prawną dwóch rozporządzeń, które mają zostać zmienione, stanowią, odpowiednio, art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), te same przepisy należy zastosować jako podstawę niniejszego rozporządzenia zmieniającego.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Ponieważ wniosek zmienia przepisy obowiązującego prawa Unii, jego cel można osiągnąć jedynie za pomocą aktu przyjętego na poziomie Unii.

- **Proporcjonalność**

Rozporządzenie będące przedmiotem wniosku uznaje się za proporcjonalne, ponieważ nie wykracza ono poza to, co jest konieczne do uwzględnienia wpływu przedłużenia okresu przewidzianego w art. 50 ust. 3 TUE odnośnie do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii na istniejące rozporządzenia awaryjne dotyczące połączeń drogowych i lotniczych. Nie przewiduje ono żadnych większych zmian, które nie są związane z przedłużeniem okresu ustanowionego w art. 50 ust. 3 TUE.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ wniosek ma na celu zmianę dwóch istniejących rozporządzeń, wybranym instrumentem jest również rozporządzenie. Ze względu na ograniczoną liczbę proponowanych zmian przekształcenie tych dwóch rozporządzeń nie jest konieczne.

### **3. WYNIKI OCEN *EX-POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny *ex-post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy z uwagi na ograniczony zakres proponowanego rozporządzenia oraz wyjątkowy i jednorazowy charakter wydarzenia powodującego konieczność przedłożenia niniejszego wniosku wkrótce po przyjęciu dwóch przedmiotowych aktów prawnych.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Nie dotyczy z uwagi na ograniczony zakres proponowanego rozporządzenia oraz wyjątkowy i jednorazowy charakter wydarzenia powodującego konieczność przedłożenia niniejszego wniosku. Jak wyjaśniono powyżej, wniosek ma jedynie na celu transpozycję podejścia stanowiącego podstawę dwóch przedmiotowych aktów, w odniesieniu do poszczególnych okresów, do nowej sytuacji, która zaistniała po przedłużeniu okresu ustanowionego w art. 50 ust. 3 TUE.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Wniosek poddano wewnętrznej analizie prawnej i technicznej w celu zapewnienia, aby proponowany środek pozwolił osiągnąć zamierzony cel, a jednocześnie był ograniczony do niezbędnego minimum.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i ograniczony zakres wniosku. Jak wyjaśniono powyżej, wniosek ma jedynie na celu transpozycję podejścia stanowiącego podstawę dwóch przedmiotowych aktów, w odniesieniu do poszczególnych okresów, do nowej sytuacji, która zaistniała po przedłużeniu okresu ustanowionego w art. 50 ust. 3 TUE.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na stosowanie ani na ochronę praw podstawowych.

### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Nie dotyczy.

### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy z uwagi na ograniczony zakres i krótkoterminowy charakter proponowanego środka.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/501 i rozporządzenie (UE) 2019/502  
w odniesieniu do okresów ich stosowania**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii na podstawie art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Aby przygotować się na możliwość wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii bez zawarcia umowy z dniem 30 marca 2019 r., w dniu 25 marca 2019 r. przyjęto rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/501<sup>3</sup> oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/502<sup>4</sup> w celu zapewnienia podstawowych połączeń w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu osób oraz podstawowych połączeń lotniczych między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (3) Akty te zostały przyjęte wkrótce po pierwszym krótkim przedłużeniu okresu, o którym mowa w art. 50 ust. 3 TUE, do dnia 12 kwietnia 2019 r. Na wniosek Zjednoczonego

---

<sup>1</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/501 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu osób w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii, Dz.U. L 85I z 27.3.2019, s. 39.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/502 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii, Dz.U. L 85I z 27.3.2019, s. 49.

Królestwa Rada Europejska wyraziła w dniu 11 kwietnia 2019 r.<sup>5</sup> zgodę na dalsze przedłużenie tego okresu do dnia 31 października 2019 r. Jeśli do dnia 31 października 2019 r. Zjednoczone Królestwo nie ratyfikuje umowy o wystąpieniu<sup>6</sup> lub jeśli nie zwróci się o trzecie przedłużenie, na które Rada Europejska musi wyrazić jednomyślną zgodę, okres wynikający z art. 50 ust. 3 TUE upłynie w dniu 31 października 2019 r. Od dnia 1 listopada 2019 r. Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim.

- (4) Rozporządzenie (UE) 2019/501 i rozporządzenie (UE) 2019/502 przestają mieć zastosowanie, odpowiednio, dnia 31 grudnia 2019 r. i dnia 30 marca 2020 r. Aby uwzględnić wpływ nowego harmonogramu wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, w następstwie dalszego przedłużenia o siedem miesięcy okresu przewidzianego w art. 50 ust. 3 TUE, należy przedłużyć okres stosowania tych rozporządzeń, uwzględniając podstawowe zasady, na których opierają się środki awaryjne, oraz początkowo zamierzone okresy ich stosowania.
- (5) Biorąc pod uwagę przedłużenie okresu przewidzianego w art. 50 ust. 3 TUE o siedem miesięcy, okres stosowania rozporządzenia (UE) 2019/501 należy przedłużyć o siedem miesięcy do dnia 31 lipca 2020 r. Powinno to umożliwić zachowanie początkowo zamierzonego okresu stosowania przez dziewięć miesięcy i zapewnić, aby – w odniesieniu do okresu jego stosowania – osiągnięty został cel rozporządzenia polegający na tymczasowym utrzymaniu połączeń drogowych po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa.
- (6) Konieczne jest zapewnienie możliwości zabierania i dowożenia pasażerów w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych oraz szczególnych usług regularnych przewozu osób między Irlandią a Irlandią Północną przez taki sam okres sześciu miesięcy, jak pierwotnie założono. W związku z tym odniesienie do daty zakończenia, o której mowa w art. 2 pkt 3 lit. d) rozporządzenia (UE) 2019/501, powinno zostać zastąpione odniesieniem do okresu sześciu miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania tego rozporządzenia.
- (7) W celu zapewnienia ciągłości zabierania i dowożenia pasażerów w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych oraz szczególnych usług regularnych przewozu osób między Irlandią a Irlandią Północną, ważność zezwoleń dla przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego, o których mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2019/501, należy również dostosować do nowej daty, z którą rozporządzenie to przestaje mieć zastosowanie.
- (8) Należy dostosować okres wykonywania przez Komisję przekazanych uprawnień, o których mowa w art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/501, do nowej daty, z którą rozporządzenie to przestaje mieć zastosowanie.
- (9) Z uwagi na przedłużenie o siedem miesięcy okresu, o którym mowa w art. 50 ust. 3 TUE, oraz wobec braku ewentualnych dostosowań, rozporządzenie (UE) 2019/502 miałooby zastosowanie przez okres wynoszący mniej niż połowę początkowo zakładanego okresu stosowania, jeżeli przestałoby ono mieć zastosowanie w dniu 30 marca 2020 r. Znacznie ograniczyłoby to okres, w którym przewoźnicy ze Zjednoczonego Królestwa mogliby wykonywać loty do Unii. W związku z tym, aby

---

<sup>5</sup> Decyzja Rady Europejskiej (UE) 2019/584, Dz.U. L 101 z 11.4.2019, s. 1.

<sup>6</sup> Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. C 144I z 25.4.2019, s. 1.

odzwierciedlić początkowo planowany okres stosowania, okres stosowania rozporządzenia (UE) 2019/502 powinien zostać przedłużony o dodatkowe siedem miesięcy. W celu zachowania spójności z ostatnim dniem sezonu letniego IATA 2020 rozporządzenie (UE) 2019/502 powinno przestać mieć zastosowanie najpóźniej w dniu 24 października 2020 r.

- (10) Biorąc pod uwagę niepewność dotyczącą daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2019/501 i rozporządzenia (UE) 2019/502 oraz aby zapewnić terminowe stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia we wszystkich okolicznościach, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

#### **Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/501**

W rozporządzeniu (UE) 2019/501 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 2 pkt 3 lit. d) otrzymuje brzmienie:  
„d) zabieranie i dowożenie pasażerów w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych oraz szczególnych usług regularnych między Irlandią i Irlandią Północną, przez okres sześciu miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, jak określono w art. 12 akapit drugi;”;
- 2) art. 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie:  
„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 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 31 lipca 2020 r.”;
- 3) art. 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  
„1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 2, powierza się Komisji do dnia 31 lipca 2020 r.”;
- 4) art. 12 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:  
„Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w dniu 31 lipca 2020 r.”.

### *Artykuł 2*

#### **Zmiana w rozporządzeniu (UE) 2019/502**

Art. 16 ust. 4 lit. b) rozporządzenia (UE) 2019/502 otrzymuje brzmienie:

„b) w dniu 24 października 2020 r.”.

### *Artykuł 3*

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*