



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. gruodžio 10 d.
(OR. en)

13903/20

**Tarpinstitucinė byla:
2020/0362 (COD)**

**UK 105
PREP-BXT 57
TRANS 591
CODEC 1318**

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2020 m. gruodžio 10 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2020) 826 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių ir keleivių vežimo keliais sektoriuje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, nurodytam Susitarime dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 826 final.

Pridedama: COM(2020) 826 final



Briuselis, 2020 12 10
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių ir keleivių vežimo keliais sektoriuje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, nurodytam Susitarime dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2020 m. vasario 1 d. Jungtinė Karalystė išstojo iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Tarybos sprendimu (ES) 2020/135¹ Sąjunga sudarė Susitarimą dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos² (toliau – Susitarimas dėl išstojimo) ir jis įsigaliojo 2020 m. vasario 1 d. Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnyje nurodytas pereinamasis laikotarpis, per kurį Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje toliau taikoma Sąjungos teisė pagal to susitarimo 127 straipsnį, baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d.

2020 m. vasario 25 d. Taryba priėmė sprendimą (ES, Euratomas) 2020/266, kuriuo suteikiami įgaliojimai pradėti derybas su Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste dėl naujo partnerystės susitarimo³. Kaip numatyta derybiniuose nurodymuose, įgaliojimai apima, be kita ko, būtinus aspektus, kad būtų visapusiškai sprendžiami santykių su Jungtine Karalyste kelių transporto srityje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui klausimai.

Tačiau neaišku, ar Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimas, kuriuo reglamentuojami jų būsiami santykiai šioje srityje, įsigalios iki to laikotarpio pabaigos.

Visos iš Sąjungos teisės kylančios teisės ir pareigos, susijusios su patekimu į kelių transporto rinką, nustatytos Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009⁴ ir Reglamentu (EB) Nr. 1073/2009⁵ nustos galioti 2020 m. gruodžio 31 d., kai baigsis Susitarime dėl išstojimo nustatytas pereinamasis laikotarpis. Dėl to Bendrijos licencijos, kurias Jungtinė Karalystė išdavė krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų teikėjams, neteks galios, o kartu tokių licencijų turėtojai neteks teisės patekti į Sąjungos krovinių ir keleivių vežimo keliais rinką. Lygiai taip pat Europos Sąjungos krovinių vežimo keliais ir keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų teikėjai, turintys dabar galiojančias Bendrijos licencijas, neteks teisės patekti į Jungtinės Karalystės krovinių ir keleivių vežimo keliais rinką.

Tai reiškia, kad nesudarius šį klausimą reglamentuojančio Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo, pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema taptų vienintele turima teisine sistema, kuria remiantis būtų galima toliau teikti krovinių vežimo keliais paslaugas, jei vežėjas turi ETMK leidimą. Transporto priemone, kuriai galioja ETMK leidimas, leidžiama vežti krovinius tarp 43 sistemoje dalyvaujančių šalių, tarp kurių – 26 ES valstybės narės (visos, išskyrus Kiprą), Jungtinė Karalystė ir 16 kitų šalių. Įvykdžius tarptautinę krovinių vežimo operaciją iš transporto priemonės registracijos šalies į kitą ETMK šalį, galima atlikti ne daugiau kaip tris

¹ 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/135 dėl Susitarimo dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos sudarymo (OL L 29, 2020 1 31, p. 1).

² OL L 29, 2020 1 31, p. 7.

³ OL L 58, 2020 2 27, p. 53.

⁴ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

⁵ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

su registracijos šalimi nesusijusias operacijas, po to transporto priemonė privalo grįžti į savo registracijos šalį.

ETMK leidimų skaičius kiekvienoje valstybėje narėje yra ribotas, o 2021 m. leidimus kiekvienos valstybės narės kompetentingos institucijos jau paskirstė nacionaliniu lygmeniu. Jų skaičiaus skubiai padidinti negalima. ETMK leidimų kvotos nustatomos kasmet ir dėl visų ETMK šaliai skirtų leidimų skaičiaus pakeitimų turi vieningai susitarti visos ETMK šalys.

Kaip jau pabrėžta 2019 m. kovo 25 d. priimtame Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/501⁶, atsižvelgiant į krovinių vežimo keliais paslaugų apimtį ir tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos keliais vežamų krovinių kiekį (apie 51 mln. tonų 2019 m.; maždaug 29 mln. tonų iš Sąjungos į Jungtinę Karalystę ir maždaug 22 mln. tonų iš Jungtinės Karalystės į Sąjungą), akivaizdu, kad naudotis vien ETMK kvotų sistema šiuo metu nėra tinkamas sprendimas siekiant užtikrinti bazinį susisiekimą krovinių vežimo keliais sektoriuje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui.

Krovinių vežimo keliais paslaugas tarp Jungtinės Karalystės ir valstybių narių teikia beveik vien Jungtinės Karalystės ir Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai. Jei tie paslaugų teikėjai prarastų teisę vežti krovinius tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos, kiltų didelių sutrikimų, įskaitant viešosios tvarkos sutrikdymą.

Nesudarius keleivių vežimą miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais reglamentuojančio Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo, Susitarimas dėl tarptautinio nemaršrutinio keleivių vežimo tarp miestinių ir miesto autobusais⁷ (toliau – *Interbus* susitarimas) būtų vienintelis turimas teisinis pagrindas, kuriuo remiantis būtų galima teikti keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugas tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės. 2020 m. spalio 29 d. Jungtinė Karalystė deponavo prisijungimo prie *Interbus* susitarimo dokumentą. Todėl 2021 m. sausio 1 d. ji pati taps susitariančiąja šalimi. Tačiau *Interbus* susitarimas taikomas tik vienkartinėms paslaugoms, todėl jis nėra tinkamas sutrikimams, atsirandantiems dėl to, kad Sąjungos teisė nebetaikoma Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, pašalinti atsižvelgiant į tai, kad tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės ir toliau norės keliauti daug asmenų. Susitariančiosios šalys derėjosi dėl *Interbus* susitarimo protokolo, taikomo reguliariosioms ir specialioms reguliariosioms keleivių vežimo tarp miestinių ir miesto autobusais paslaugoms, tačiau nesitikima, kad jis įsigalios laiku, kad būtų galima pasiūlyti perspektyvų alternatyvų dabartinės padėties sprendimą iš karto po to, kai baigsis pereinamasis laikotarpis. Taigi dabartinėmis priemonėmis reguliariųjų ir specialiųjų reguliariųjų keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės poreikiai netenkinami.

Tarpvalstybinės vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, yra ypač svarbios pasienio regionuose gyvenančioms bendruomenėms, kad tarp jų būtų užtikrintas bazinis susisiekimas, *inter alia*, kaip bendros kelionių erdvės dalis. Nėra jokių priemonių, kuriomis būtų galima patenkinti reguliariųjų arba specialiųjų reguliariųjų keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų poreikį įlaipinti ir išlaipinti keleivius kitoje sienos pusėje esančiuose regionuose. Tačiau be teisės vykdyti kabotažo operacijas, daugelio tarpvalstybinių

⁶ 2019 m. kovo 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/501 dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių ir keleivių vežimo keliais sektoriuje, atsižvelgiant į Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimą iš Sąjungos (OL L 85, 2019 3 27, p. 39).

⁷ OL L 321, 2002 11 26, p. 13.

paslaugų ekonominiam gyvybingumui kyla pavojus. Todėl Sąjungai reikėtų priimti laikinas ribotos trukmės nenumatytų atvejų priemonės, kad būtų sumažintas toks galimas trikdomas poveikis susisiekimui tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės.

Taigi šio pasiūlymo tikslas – nustatyti laikinas priemonės, kuriomis būtų reglamentuojamas krovinių vežimas keliais ir reguliariųjų bei specialių reguliariųjų keleivių vežimo paslaugų teikimas tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės pasibaigus Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnyje nurodytam pereinamajam laikotarpiui (1 straipsnis). Šios priemonės skirtos baziniam susisiekimui užtikrinti griežtai ribotą laikotarpį (2 straipsnis).

Gibraltaras į šio reglamento teritorinę taikymo sritį nėra įtrauktas ir visos jame daromos nuorodos į Jungtinę Karalystę Gibraltarą neapima;

Pirmiausia siūlomu reglamentu numatyta vienašališkai suteikti teises Jungtinėje Karalystėje įsisteigusiems krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams vykdyti dvišalį vežimą, kad jie galėtų toliau gabenti krovinius tarp savo teritorijos ir Sąjungos (3 straipsnis).

Siūlomame reglamente taip pat numatyta vienašališkai suteikti teises Jungtinėje Karalystėje įsisteigusiems keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų teikėjams vykdyti dvišalį keleivių vežimą teikiant reguliarias arba specialias reguliarias keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas, kad jie galėtų toliau vežti keleivius tarp savo teritorijos ir Sąjungos (4 straipsnis). Reglamentu dar numatyta vienašališkai suteikti teises įlaipinti ir išlaipinti keleivius Airijos pasienio regione teikiant tarptautines reguliarias ir specialias reguliarias paslaugas tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija.

Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjams šios teisės suteikiamos su sąlyga, kad būtų laikomasi atitinkamos Sąjungos teisės, taikomos krovinių ir keleivių vežimo keliais paslaugų teikėjams (6 straipsnis), ir kad Jungtinė Karalystė Sąjungos vežimo keliais paslaugų teikėjams suteiktų lygiavertes teises. Siūlomu reglamentu nustatomas mechanizmas (7 straipsnis), kuriuo siekiama užtikrinti, kad teisės, kuriomis Sąjungos vežimo keliais paslaugų teikėjai naudojami Jungtinėje Karalystėje, būtų lygiavertės pagal šį reglamentą Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms. Jei taip nebūtų, Komisijai suteikiami įgaliojimai deleguotaisiais aktais priimti padėčiai ištaisyti būtinas priemones, be kita ko, nustatyti Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, reisų skaičiaus arba jų abiejų apribojimus. Vertindama lygiavertiškumo lygį ir priimdama taisomąsias priemones Komisija siekia ne vien griežto, oficialaus dviejų teisinių sistemų atitikimo: tarp atitinkamų rinkų yra didelių skirtumų, todėl norima išvengti aklo atkartojimo, kuris galiausiai gali prieštarauti Sąjungos interesui.

Siūlomu reglamentu (nors juo siekiama laikinai užtikrinti bazinį susisiekimą krovinių ir keleivių vežimo keliais srityje) nustatomas lankstus mechanizmas, kurio tikslas – užtikrinti, kad Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjai turėtų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti su Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjais ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjais. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas būtina, kad ir pasibaigus pereinamajam laikotarpiui Jungtinė Karalystė krovinių ir keleivių vežimo keliais srityje toliau taikytų pakankamai aukštus ir palyginamus standartus, susijusius su: sąžininga konkurencija, įskaitant kartelių, piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi ir susijungimų reguliavimą; nepagrįstų vyriausybės subsidijų draudimu; darbuotojų apsauga ir aukšto lygio kelių eismo saugumu; aplinkos apsauga; sauga ir saugumu arba susijusius su licencijų išdavimu vežimo keliais paslaugų teikėjams ar

profesionalių vairuotojų kvalifikacija, mokymu ir sveikatos patikrinimu. Be to, turi būti užtikrinta, kad Jungtinė Karalystė nediskriminuotų Sąjungos vežimo keliais paslaugų teikėjų nei *de jure*, nei *de facto*. Taigi siūlomu reglamentu Komisijai pavedama užduotis (8 straipsnis) stebėti Sąjungos ir Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjų konkurencijos sąlygas ir suteikiami įgaliojimai deleguotaisiais aktais priimti būtinas priemones, kuriomis būtų užtikrinta, kad tos sąlygos visuomet liktų vienodos.

Nustatomos būtinos procedūros, kad valstybės narės ir Komisija galėtų tikrinti, ar Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjai, vežantys krovinius arba keleivius pagal šį reglamentą, turi pagal atitinkamus standartus išduotas licencijas ar sertifikatus, ar laikomasi visų atitinkamų nacionalinių ir Sąjungos teisės aktų ir ar neviršijamos suteiktos teisės.

Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 jau taikomi reiso tarp valstybės narės ir trečiosios šalies daliai bet kurios valstybės narės, per kurią vykstama tranzitu, teritorijoje. Būtina užtikrinti, kad šie reglamentai būtų taip pat taikomi reiso daliai pakrovimo ar iškrovimo valstybės narės teritorijoje ir reiso daliai valstybės narės, kurioje tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais vykstantys keleiviai įlaipinami ar išlaipinami, teritorijoje (9 straipsnis). Taip išplėtus taikymo sritį bus užtikrinta, kad Sąjungos paslaugų teikėjai galėtų vykdyti vežimo kitos šalies kelių transporto priemone į Jungtinę Karalystę arba iš jos operacijas ir papildomai sustoti teikdami keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas.

Aiškiai primenama, kad valstybės narės negali su Jungtine Karalyste derėtis dėl ar sudaryti jokių dvišalių kelių transporto susitarimų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir kad jos negali kitaip suteikti Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjams jokių kitų teisių, nei suteiktosios šiuo reglamentu (5 straipsnis). Nepaisant to, atitinkamos kompetentingos institucijos galės prirėkus bendradarbiauti siekdamos tinkamai įgyvendinti reglamentą (10 straipsnis), kad krovinių vežimo keliais ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų, kurios ir toliau bus teikiamos po 2020 m. gruodžio 31 d., valdymas būtų kuo mažiau trikdomas.

11 straipsnyje nustatomos naudojimosi Komisijai suteiktais įgaliojimais priimti deleguotuosius aktus taisyklės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad teisės, kuriomis Sąjungos vežimo keliais paslaugų teikėjai naudojami Jungtinėje Karalystėje, būtų lygiavertės Jungtinės Karalystės vežimo keliais paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms ir kad Sąjungos vežėjai Jungtinėje Karalystėje nebūtų diskriminuojami.

12 straipsnyje nustatyta, kad šis reglamentas pradedamas taikyti, kai baigsis Susitarime dėl išstojimo nustatytas pereinamasis laikotarpis, jei neįsigalios su susitarimas su Jungtine Karalyste, kuriuo reglamentuojamas kelių transportas, ir jis nustoja būti taikomas ne vėliau kaip 2021 m. birželio 30 d. Reglamentas nustos būti taikomas anksčiau, jei įsigalios susitarimas su Jungtine Karalyste, kuriuo reglamentuojamas kelių transportas arba, atitinkamu atveju, jei jis bus laikinai taikomas iki tos dienos. Išskyrus konkrečias nuostatas, taikomas Airijos pasienio regione teikiant tarptautines reguliariąsias ir specialias reguliariąsias paslaugas tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, reglamento nuostatos, taikomos keleivių vežimui keliais, taip pat nustos būti taikomos anksčiau, jei Sąjungoje ir Jungtinėje Karalystėje įsigalios *Interbus* susitarimo protokolas dėl reguliariųjų ir specialiųjų reguliariųjų tarptautinio keleivių vežimo tarp miestiniais ir miesto autobusais paslaugų.

Šis aktas yra Komisijos priimamų priemonių rinkinio dalis.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis siūlomas reglamentas yra *lex specialis*, kuriuo sprendžiamos tam tikros problemos, kylančios dėl to, kad Sąjungos taisyklės, kuriomis reglamentuojamas krovinių vežimas keliais ir keleivių vežimas miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais, visų pirma Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 ir Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009, nebebus taikomos krovinių ir keleivių vežimui keliais tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos. Siūlomos sąlygos apima tik tai, kas būtina šiuo atžvilgiu, kad būtų išvengta neproporcingo sutrikdymo. Jas ketinama taikyti tik ribotą laikotarpį. Todėl šis pasiūlymas visiškai suderinamas su galiojančiais teisės aktais, visų pirma Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009 ir Reglamentu (EB) Nr. 1073/2009.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas papildo Sąjungos taisykles, kuriomis reglamentuojamas krovinių vežimas keliais, visų pirma Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, ir Sąjungos taisykles, kuriomis reglamentuojamos tarptautinės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos, visų pirma Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009. Atsižvelgiant į konkretų šio reglamento tikslą ir kontekstą, taip pat į jo vienašalį pobūdį, suteikiant teises būtina vadovautis ribojamuoju požiūriu ir nustatyti konkrečias nuostatas, kuriomis siekiama išsaugoti lygias teises ir vienodas sąlygas.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis.

- **Subsidiarumo principas**

Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 1 straipsnio 2 dalimi ir Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 1 straipsnio 2 dalimi Sąjungai suteikta kompetencija sudaryti atitinkamus susitarimus su trečiosiomis šalimis. Nesudarius tokio susitarimo, šiuo siūlomu aktu siekiama užtikrinti bazinį susisiekimą, jei Jungtinė Karalystė suteiktų lygiavertes teises. Toks susisiekimas būtų vienodai užtikrintas transporto priemonėms, važiuojančioms į visas Sąjungos vietas ir iš jų, taip išvengiant vidaus rinkos iškraipymo. Todėl būtina imtis veiksmų Sąjungos lygmeniu – tokio rezultato nebūtų galima pasiekti valstybių narių lygmeniu.

- **Proporcingumo principas**

Siūlomas reglamentas laikomas proporcingu, nes jis gali padėti išvengti neproporcingo sutrikdymo ir kartu užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas Sąjungos vežimo keliais paslaugų teikėjams. Šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti. Visų pirma, tai pasakytina apie sąlygas, kuriomis suteikiamos atitinkamos teisės, nes jomis, be kita ko, reikalaujama, kad Jungtinė Karalystė suteiktų lygiavertes teises, kad būtų užtikrinta sąžininga konkurencija ir kad ši tvarka būtų taikoma tik tam tikrą laikotarpį.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi šiuo teisės aktu reglamentuojami su Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009 ir Reglamentu (EB) Nr. 1073/2009 glaudžiai susiję klausimai ir siekiama (kaip ir šiais reglamentais) užtikrinti visiškai suderintas konkurencijos sąlygas, šis teisės aktas turėtų būti reglamentas. Be to, ši forma labiausiai tinka šioje neatidėliotinoje situacijoje ar kontekste – laiko iki pereinamojo laikotarpio pabaigos (jei nebūtų sudarytas iki tos dienos įsigaliosiantis

susitarimas, kuriuo būtų reglamentuojamas krovinių ir keleivių vežimas keliais) liko per mažai, kad būtų galima spėti į nacionalinę teisę perkelti direktyvos nuostatas.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Tai netaikoma, nes įvykis, dėl kurio reikėjo parengti šį pasiūlymą, yra išskirtinis, laikinas ir vienkartinis, o pasiūlymas nesusijęs su galiojančių teisės aktų tikslais.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Įvairios suinteresuotosios šalys ir valstybių narių atstovai nurodė dėl derybų dėl Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimo kylančias problemas ir galimus sprendimo būdus.

Faktas, kad Susitarime dėl išstojimo nustatytas pereinamasis laikotarpis baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d., poreikis pasirengti neišvengiamiems pokyčiams 2021 m. sausio 1 d. ir galimos papildomos priemonės, kurias reikia numatyti „Brexito“ be susitarimo atveju, buvo aptarti su valstybių narių atstovais ir įvairiomis kelių transporto sektoriaus suinteresuotosiomis šalimis Briuselyje ir valstybėse narėse surengtuose kompleksiniams ir konkrečioms klausimams skirtuose susitikimuose.

Bendra pateiktų nuomonių tema buvo poreikis imtis intervencinių reguliavimo priemonių, kad būtų užtikrintas tam tikro lygio susisiekimas krovinių ir keleivių vežimo keliais sektoriuje. Kalbant apie galimybę patekti į Sąjungos krovinių ir keleivių vežimo keliais rinką, suinteresuotosios šalys negali pačios imtis nenumatytų atvejų priemonių, kad sumažintų neigiamą poveikį tuo atveju, jei partnerystės susitarimas nebūtų sudarytas.

Kelios valstybės narės ypač pabrėžė poreikį imtis ES lygmens nenumatytų atvejų priemonių, kad būtų užtikrintas bazinis susisiekimas tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės tuo atveju, jei nebus sudarytas susitarimas, kuriuo būtų reglamentuojamas krovinių ir keleivių vežimas keliais. Jos pabrėžė, kad ETMK daugiašalė kvotų sistema nėra pakankama ir tinkama atsarginė galimybė, turint omenyje jos kiekybinius ir kokybinius apribojimus.

Taip pat pabrėžta, kad *Interbus* susitarimas taikomas tik vienkartinėms paslaugoms ir kad nėra tinkamos atsarginės galimybės reguliariosioms ir specialioms reguliariosioms paslaugoms, turint omenyje, kad nesitikima, kad *Interbus* susitarimo protokolai, taikomas reguliariosioms ir specialioms reguliariosioms keleivių vežimo paslaugoms, įsigalios laiku Sąjungai ir Jungtinei Karalystei. Taip pat buvo atkreiptas dėmesys, kad tarpvalstybinės vežimo tolumojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, yra labai reikalingos.

Rengiant pasiūlymą į šias pastabas buvo deramai atsižvelgta.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Atitinkamos suinteresuotosios šalys pasidalijo su Komisija informacija apie kelių formų Jungtinės Karalystės išstojimo pasekmių kelių transporto sektoriui vertinimus.

Atlikus šiuos vertinimus padaryta išvada, kad vienintelė atsarginė galimybė krovinių vežimo keliais sektoriuje, t. y. Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema, būtų nepakankama sektoriaus poreikiams patenkinti. 2021 m. skirtų leidimų trūkumas greičiausiai lemtų didelius sutrikimus ir gali būti, kad dvišalio krovinių ir keleivių

vežimo keliais poreikiai nebebus visiškai patenkinti. Daugiau nei 80 % krovinių vežimo keliais tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos operacijų šiuo metu vykdo Sąjungoje įsisteigę vežėjai. Sąjunga suinteresuota, kad būtų nustatyta sistema, kuria dvišalio krovinių vežimo keliais operacijos nebūtų nepagrįstai ribojamos.

Suinteresuotosios šalys taip pat pabrėžė, kad reikia užtikrinti reguliariųjų ir specialiųjų reguliariųjų keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikimo tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės tęstinumą.

- **Poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į padėties išskirtinumą ir į tai, kad poreikiai laikotarpiu, kuriuo bus atliekamas Jungtinės Karalystės statuso pakeitimas, yra riboti, poveikio vertinimo atlikti nereikia. Iš esmės ir teisiškai besiskiriančių politikos galimybių, išskyrus pasiūlytą, nėra.

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas pagrindinių teisių apsaugai poveikio neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Netaikoma.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių ir keleivių vežimo keliais sektoriuje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, nurodytam Susitarime dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstožimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
 atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
 atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
 teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
 atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
 atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
 laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,
 kadangi:

- (1) Susitarimą dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) išstožimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos (toliau – Susitarimas dėl išstožimo)³ Sąjunga sudarė Tarybos sprendimu (ES) 2020/135⁴ ir jis įsigaliojo 2020 m. vasario 1 d. Susitarimo dėl išstožimo 126 straipsnyje nurodytas pereinamasis laikotarpis, per kurį Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje toliau taikoma Sąjungos teisė pagal to susitarimo 127 straipsnį, baigiasi 2020 m. gruodžio 31 d. 2020 m. vasario 25 d. Taryba priėmė Sprendimą (ES, Euratomas) 2020/266, kuriuo suteikiami įgaliojimai pradėti derybas su Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste dėl naujo partnerystės susitarimo⁵. Derybiniuose nurodymuose numatyta, kad įgaliojimas apima, *inter alia*, elementus, reikalingus siekiant visapusiškai spręsti santykių su Jungtine Karalyste kelių transporto srityje pasibaigus pereinamajam laikotarpiui klausimą. Tačiau neaišku, ar nuo to laikotarpio pabaigos bus įsigaliojęs Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimas, kuriuo reglamentuojami jų būsimi santykiai krovinių ir keleivių vežimo keliais srityje;

¹ OL C , [...], p. .

² OL C , [...], p. .

³ OL L 29, 2020 1 31, p. 7.

⁴ 2020 m. sausio 30 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/135 dėl Susitarimo dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstožimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos sudarymo (OL L 29, 2020 1 31, p. 1).

⁵ OL L 58, 2020 2 27, p. 53.

- (2) nenustačius jokių specialių nuostatų, pereinamojo laikotarpio pabaigoje Jungtinės Karalystės ir Sąjungos bei jos valstybių narių santykių plotmėje nustotų galioti visos iš Sąjungos teisės kylančios teisės ir pareigos, susijusios su galimybe patekti į rinką, nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1072/2009⁶ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1073/2009⁷;
- (3) tokiu atveju smarkiai sutriks tarptautinis krovinių ir keleivių vežimas keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės;
- (4) Gibraltaras į šio reglamento teritorinę taikymo sritį nėra įtrauktas ir visos jame daromos nuorodos į Jungtinę Karalystę Gibraltarą neapima;
- (5) vienintelė kita turima teisinė sistema, kuri galėtų sudaryti krovinių vežimo keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės pagrindą yra Europos transporto ministrų konferencijos (toliau – ETMK) daugiašalė kvotų sistema. Tačiau dėl šiuo metu pagal ETMK sistemą skiriamo riboto leidimų skaičiaus ir ribotos jos taikymo srities (vertinant pagal vežimo keliais operacijų, kurioms ji taikoma, rūšis), krovinių vežimo keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės poreikiai pagal šią sistemą šiuo metu negali būti visiškai patenkinti;
- (6) didelių sutrikimų, įskaitant viešosios tvarkos sutrikimus, tikimasi ir keleivių vežimo keliais paslaugų sektoriuje. Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui vienintelis turimas teisinis pagrindas, kuriuo remiantis būtų galima teikti keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugas tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės, yra Susitarimas dėl tarptautinio nemaršrutinio keleivių vežimo tarp miestiniais ir miesto autobusais (toliau – *Interbus* susitarimas). 2021 m. sausio 1 d. Jungtinė Karalystė taps savarankiška *Interbus* susitarimo susitariančiąja šalimi. Tačiau *Interbus* susitarimas taikomas tik vienkartinėms paslaugoms, todėl jis nėra tinkamas pasibaigus pereinamajam laikotarpiui atsiradusiems sutrikimams, susijusiems su tarptautinio vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugomis tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos, šalinti. Po įvykusių derybų dėl *Interbus* susitarimo protokolo, apimančio reguliariąsias arba specialias reguliariąsias keleivių vežimo paslaugas, tikimasi, kad Jungtinė Karalystė jį kuo greičiau ratifikuos. Tačiau nesitikima, kad protokolą įsigalios laiku, kad iš karto po pereinamojo laikotarpio pabaigos būtų pasiūlytas perspektyvus alternatyvus sprendimas. Taigi turimomis priemonėmis reguliariųjų ir specialiųjų reguliariųjų keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės poreikiai netenkinami;
- (7) todėl, siekiant išvengti didelių sutrikimų, įskaitant viešosios tvarkos sutrikimus, būtina nustatyti laikinąsias priemones, kuriomis suteikiama galimybė Jungtinėje Karalystėje licenciją gavusiems krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams vežti krovinius ir keleivius keliais tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos arba iš Jungtinės Karalystės teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją, kai tranzitu važiuojama per vieną ar kelias valstybes nares. Siekiant užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos, tokios teisės turėtų būti suteikiamos su sąlyga, kad Jungtinė Karalystė suteiks lygiavertes teises ir bus taikomos tam tikros sąžiningą konkurenciją užtikrinančios sąlygos;

⁶ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

⁷ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

- (8) tarpvalstybinės vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, yra ypač svarbios pasienio regionuose gyvenančioms bendruomenėms, kad tarp jų būtų užtikrintas bazinis susisiekimas, *inter alia*, kaip bendros kelionių erdvės dalis. Todėl Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams ir toliau turėtų būti leidžiama Airijos pasienio regionuose, teikiant tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, įlaipinti ir išlaipinti keleivius;
- (9) siekiant atspindėti laikiną šiuo reglamentu nustatytų priemonių pobūdį ir nekuriant precedento, jos turėtų būti taikomos trumpą laikotarpį. Priemonių taikymo krovinių vežimo keliais operacijoms laikotarpis apribojamas atsižvelgiant į galimą ETMK sistemos pritaikymą, kad ji tiktų baziniam susisiekimui užtikrinti, nedarant poveikio būsimo susitarimo, kuriuo reglamentuojamas krovinių vežimas keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės, įsigaliojimui ir būsimums transporto srities Sąjungos taisyklėms. Priemonių taikymo keleivių vežimui miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais laikotarpis apribojamas tam, kad būtų sudarytos sąlygos įsigalioti *Interbus* susitarimo protokolui dėl reguliariųjų ir specialių reguliariųjų paslaugų ir kad Jungtinei Karalystei ratifikavus tą protokolą arba prie jo prisijungus šis galėtų būti jai taikomas, nedarant poveikio galimam būsimum Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimui šiuo klausimu;
- (10) pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (11) atsižvelgiant į skubą, atsiradusią dėl pirmiau nurodyto pereinamojo laikotarpio pabaigos, tikslinga taikyti prie Europos Sąjungos sutarties, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pridėto Protokolo Nr. 1 dėl nacionalinių parlamentų vaidmens Sąjungoje 4 straipsnyje nustatyto aštuonių savaičių laikotarpio išimtį;
- (12) šis reglamentas turėtų įsigalioti skubos tvarka ir būti taikomas nuo kitos dienos po Susitarimu dėl išstojimo nustatytos pereinamojo laikotarpio pabaigos, nebent iki tos dienos bus įsigaliojęs su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas, kuriuo reglamentuojamas kelių transportas. Šis reglamentas turėtų būti nebetaikomas nuo tarptautinio susitarimo, kuriuo reglamentuojamas kelių transportas, įsigaliojimo arba laikino taikymo abiejose Šalyse pradžios dienos. Išskyrus konkrečias nuostatas, taikomas Airijos pasienio regione teikiant tarptautines reguliariąsias ir specialias reguliariąsias paslaugas tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, teisė teikti reguliariąsias ir specialias reguliariąsias vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas turėtų būti nebesuteikiama nuo *Interbus* susitarimo protokolo dėl reguliariųjų ir specialių reguliariųjų tarptautinio keleivių vežimo tarp miestinių ir miesto autobusais paslaugų įsigaliojimo Sąjungoje ir Jungtinėje Karalystėje dienos. Šis reglamentas bet kuriuo atveju turėtų būti nebetaikomas nuo 2021 m. birželio 30 d.;
- (13) kai būtina atsižvelgti į rinkos poreikius, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų atkurtas teisių, kurias Sąjunga suteikia Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, ir teisių, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos

keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, lygiavertiškumas, įskaitant atvejus, kai visi Sąjungos paslaugų teikėjai negali vienodai naudotis teisėmis, nes jas Jungtinė Karalystė suteikė remdamasi kilmės valstybe nare arba kitais kriterijais, ir kuriais būtų ištaisyta padėtis, susidariusi dėl nesąžiningos konkurencijos, turinčios neigiamą poveikį Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams;

- (14) deleguotieji aktai turėtų atitikti proporcingumo principą, todėl jų sąlygos turėtų būti proporcingos problemoms, kurios kilo dėl to, kad nebuvo suteiktos lygiavertės teisės ar buvo sudarytos nesąžiningos konkurencijos sąlygos. Komisija turėtų numatyti šio reglamento taikymą sustabdyti tik sunkiausiais atvejais, kai Jungtinė Karalystė nesuteikia lygiaverčių teisių Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ar Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, kai suteikiamos minimalios teisės arba kai Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų konkurencijos sąlygos nuo Sąjungos paslaugų teikėjų sąlygų skiriasi taip smarkiai, kad aptariamų paslaugų teikimas Sąjungos paslaugų teikėjams yra ekonomiškai neperspektyvus;
- (15) kai priimami deleguotieji aktai, ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁸ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose. Turėtų būti užtikrinta, kad bet koks toks deleguotasis aktas nedarytų netinkamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui;
- (16) siekiant užtikrinti, kad teisėmis, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams ir kurios yra lygiavertės šiuo reglamentu Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms, galėtų vienodai naudotis visi Sąjungos paslaugų teikėjai, reglamentų (EB) Nr. 1072/2009 ir (EB) Nr. 1073/2009 taikymo sritis turėtų būti laikinai išplėsta. Tie reglamentai jau taikomi reiso tarp valstybės narės ir trečiosios šalies daliai bet kurios valstybės narės, per kurią vykstama tranzitu, teritorijoje. Tačiau tokiu atveju būtina užtikrinti, kad Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 taip pat būtų taikomas reiso daliai valstybės narės, kurioje pakraunami ar iškraunami kroviniai, teritorijoje, o Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 būtų taikomas reiso daliai valstybės narės, kurioje įlaipinami ar išlaipinami keleiviai, teritorijoje. Tokio taikymo srities išplėtimo tikslas – užtikrinti, kad Sąjungos paslaugų teikėjai galėtų vykdyti vežimo kitos šalies kelių transporto priemone į Jungtinę Karalystę arba iš jos operacijas ir papildomai sustoti vykdydami keleivių vežimą,

⁸ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis **Taikymo sritis**

Šiuo reglamentu nustatomos laikinosios priemonės, kuriomis reglamentuojamas krovinių vežimas keliais ir reguliariųjų bei specialių reguliariųjų keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikimas tarp Sąjungos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) pasibaigus Susitarimo dėl išstojimo 126 straipsnyje nurodytam pareinamajam laikotarpiui.

2 straipsnis **Terminų apibrėžtys**

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) transporto priemonė:
 - (a) kroviniams vežti – Jungtinėje Karalystėje registruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė transporto priemonė yra registruota Jungtinėje Karalystėje, naudojami tik kroviniams vežti, kai ji yra įmonės nuosavybė, įsigyta išsimokėtinai arba išsinuomota su sąlyga, kad pastaruoju atveju ji atitinka Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/1/EB⁹ nustatytas sąlygas;
 - (b) keleiviams vežti – tolimojo susisiekimo arba miesto autobusas;
- (2) leidžiamas krovinių vežimas:
 - (a) pakrautos transporto priemonės reisas iš Sąjungos teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją arba atvirkščiai, tranzitu važiuojant arba nevažiuojant per vieną ar kelias valstybes nares ar trečiąsias šalis;
 - (b) pakrautos transporto priemonės reisas iš Jungtinės Karalystės teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją, tranzitu važiuojant per Sąjungos teritoriją;
 - (c) nepakrautos transporto priemonės reisas, susijęs su a ir b punktuose nurodytomis vežimo operacijomis;
- (3) leidžiamas keleivių vežimas tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais:
 - (a) tolimojo susisiekimo arba miesto autobuso reisas vežant keleivius iš Sąjungos teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją arba atvirkščiai ir tranzitu važiuojant arba nevažiuojant per vieną ar kelias valstybes nares ar trečiąsias šalis;
 - (b) tolimojo susisiekimo arba miesto autobuso reisas vežant keleivius iš Jungtinės Karalystės teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją ir tranzitu važiuojant per Sąjungos teritoriją;
 - (c) reisas nevežant keleivių, susijęs su a ir b punktuose nurodytomis vežimo operacijomis;
 - (d) keleivių įlaipinimas ir išlaipinimas Airijos pasienio regione teikiant tarptautines reguliarias ir specialias reguliarias paslaugas tarp Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija;

⁹ 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais (OL L 33, 2006 2 4, p. 82).

- (4) Airijos pasienio regionas – Airijos grafystės, kurios ribojasi su Airijos ir Jungtinės Karalystės, kiek tai susiję su Šiaurės Airija, sausumos siena;
- (5) Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas – įmonė, kuri verčiasi krovinių vežimo keliais veikla ir turi galiojančią pagal Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 4 straipsnį išduotą Bendrijos licenciją;
- (6) Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas – Jungtinėje Karalystėje įsteigta įmonė, kuri turi leidimą verstis krovinių vežimo keliais veikla ir galiojančią licenciją vykdyti tarptautinį leidžiamą krovinių vežimą;
- (7) Jungtinės Karalystės licencija – Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjui Jungtinės Karalystės išduota licencija vykdyti tarptautinį leidžiamą krovinių vežimą arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjui Jungtinės Karalystės išduota licencija vykdyti tarptautinį leidžiamą keleivių vežimą tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais;
- (8) miesto arba tolimojo susisiekimo autobusas – Jungtinėje Karalystėje registruota transporto priemonė, kuri, atsižvelgiant į jos konstrukciją ir įrangą, tinkama ir skirta vežti daugiau kaip devyniems keleiviams, įskaitant vairuotoją;
- (9) reguliariosios paslaugos – paslaugos, kurias teikiant nustatytais laiko tarpais keleiviai vežami nustatytais maršrutais, juos įlaipinant ir išlaipinant iš anksto numatytuose sustojimo punktuose;
- (10) specialios reguliariosios paslaugos – reguliariosios paslaugos, neatsižvelgiant į tai, kas jas organizuoja, kurias teikiant vežami tam tikrų kategorijų keleiviai, tačiau nevežami kiti keleiviai;
- (11) Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas – įmonė, kuri verčiasi keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais veikla ir turi galiojančią pagal Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 4 straipsnį išduotą Bendrijos licenciją;
- (12) Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas – Jungtinėje Karalystėje įsteigta įmonė, kuri turi leidimą verstis keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais veikla ir galiojančią licenciją vykdyti tarptautinį leidžiamą keleivių vežimą tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais;
- (13) paslaugų teikėjas – krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas;
- (14) konkurencijos teisė – teisė, nagrinėjanti toliau nurodytą elgesį, galintį daryti poveikį krovinių vežimo keliais paslaugoms arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugoms:
 - (a) elgesį, kuris apima:
 - i) atitinkamų krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų susitarimus, krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų asociacijų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų sprendimus ir tarpusavyje suderintą praktiką, kurių tikslas arba rezultatas – konkurencijos vengimas, apribojimas ar iškraipymas;

- ii) vieno ar kelių krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi;
 - iii) Jungtinės Karalystės priimtas arba paliktas galioti priemonės, skirtas viešosioms įmonėms ir įmonėms, kurioms Jungtinė Karalystė suteikia specialiąsias arba išimtinės teises, ir prieštaraujančias i arba ii papunkčiui; ir
- (b) krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų koncentraciją, itin ribojančią veiksmingą konkurenciją, visų pirma susidariusią įgijus arba sustiprinus dominuojančią padėtį;
- (15) subsidija – vyriausybės ar bet kurios kitos bet kurio lygmens valdžios institucijos paslaugų teikėjui suteiktas bet koks finansinis įnašas, suteikiantis naudos, įskaitant:
- (a) tiesioginį lėšų, pvz., dotacijų, paskolų ar lėšų akciniam kapitalui padidinti, pervedimą, galimą tiesioginį lėšų pervedimą, išipareigojimų prisiėmimą suteikiant, pvz., paskolų garantijas, kapitalo injekcijas, nuosavybės teises, apsaugą nuo bankroto ar draudimą;
 - (b) negautas arba nesurinktas pajamas, kurios kitu atveju būtų gautos;
 - (c) bendrajai infrastruktūrai nepriskiriamų prekių tiekimą ar paslaugų teikimą arba prekių ar paslaugų pirkimą;
 - (d) lėšų skyrimą finansavimo mechanizmui arba jų patikėjimą ar nurodymą privačiam subjektui atlikti vieną ar daugiau a, b ir c punktuose nurodytų funkcijų, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita valdžios institucija ir kurių atlikimas iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastos praktikos;
- nelaikoma, kad vyriausybės ar kitos valdžios institucijos suteiktas finansinis įnašas suteikė naudos, jei tokioje pačioje situacijoje, kokioje yra aptariama institucija, toki patį įnašą būtų padaręs privatusis rinkos subjektas, siekdamas vien pelno;
- (16) nepriklausoma konkurencijos institucija – institucija, kuri yra atsakinga už konkurencijos teisės taikymą ir vykdymo užtikrinimą bei už subsidijų kontrolę ir atitinka visas šias sąlygas:
- (a) institucija veikia nepriklausomai ir turi reikiamų išteklių savo užduotims vykdyti;
 - (b) vykdydama savo pareigas ir naudodamasi savo įgaliojimais, institucija turi reikiamas garantijas, kad nebus politinio ar kitokio išorinio kišimosi, ir veikia nešališkai;
 - (c) institucijos sprendimams taikoma teisminė peržiūra;
- (17) diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų (įskaitant viešąsias paslaugas), kuriomis naudojamosi krovinių vežimo keliais arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugoms teikti, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokių krovinių vežimo keliais paslaugų teikimu susijusios valdžios institucijos;
- (18) Sąjungos teritorija – valstybių narių teritorija, kuriai taikomos Europos Sąjungos sutartis ir SESV tose Sutartyse nustatytais sąlygomis.

3 straipsnis

Teisė vykdyti leidžiamą krovinių vežimą

1. Leidžiamą krovinių vežimą Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai gali vykdyti šiame reglamente nustatytais sąlygomis.
2. Jungtinėje Karalystėje įsisteigę fiziniai arba juridiniai asmenys toliau nurodytų rūšių leidžiamą krovinių vežimą gali vykdyti nereikalaujant licencijos:
 - (a) pašto siuntų vežimą kaip universaliąją paslaugą;
 - (b) sugadintų ar avarijas patyrusių transporto priemonių vežimą;
 - (c) krovinių vežimą motorinėmis transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės, įskaitant priekabą, leidžiama masė neviršija 3,5 tonos;
 - (d) vaistų, medicinos prietaisų, įrenginių ir kitų gaminių, reikalingų medicininei priežiūrai ekstremaliosios situacijos, ypač stichinių nelaimių, atveju užtikrinti, vežimą;
 - (e) krovinių vežimą su sąlyga, kad:
 - i) vežamas kroviny yra įmonės nuosavybė arba yra tos įmonės parduotas, nupirktas, išnuomotas ar išsinuomotas, pagamintas, išgautas, apdorotas ar pataisytas;
 - ii) reiso tikslas yra krovinių vežimas savo reikmėms į įmonę ar iš jos arba jo judėjimas įmonėje arba už jos ribų;
 - iii) krovinių vežančias motorines transporto priemones vairuoja pagal sutartinį įsipareigojimą įmonės įdarbintas ar jai suteiktas personalas;
 - iv) krovinių vežančios transporto priemonės yra įmonės nuosavybė, įsigytos išsimokėtinai ar išsinuomotos su sąlyga, kad pastaruoju atveju jos atitinka Direktyvoje 2006/1/EB nustatytas sąlygas; ir
 - v) toks vežimas yra tik pagalbinė įmonės veikla.

4 straipsnis

Teisė teikti reguliariąsias ir specialias reguliariąsias vežimo tolimojo susisieki mo ir miesto autobusais paslaugas

1. Reguliariąsias ir specialias reguliariąsias leidžiamo keleivių vežimo tolimojo susisieki mo ir miesto autobusais paslaugas Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisieki mo ir miesto autobusais paslaugų teikėjai gali teikti šiame reglamente nustatytais sąlygomis.
2. Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisieki mo ir miesto autobusais paslaugų teikėjai turi turėti iki šio reglamento taikymo pradžios dienos pagal Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 6–11 straipsnius išduotą leidimą samdos pagrindais ir už atlygį teikti leidžiamas reguliariąsias ir specialias reguliariąsias vežimo tolimojo susisieki mo ir miesto autobusais paslaugas.
3. Leidimai, kurie lieka galioti pagal šio straipsnio 2 dalį, laikotarpiu, kuris tęsiasi ne ilgiau kaip iki 2021 m. birželio 30 d., gali būti ir toliau naudojami šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems tikslams, jei jie buvo pratęsti tomis pačiomis sąlygomis arba buvo padaryti tik su sustojimais, kainomis ar tvarkaraščiais susiję pakeitimai ir jei laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 6–11 straipsniuose nustatytų taisyklių ir procedūrų.

4. Jungtinėje Karalystėje įsisteigę fiziniai arba juridiniai asmenys leidžiamą keleivių vežimą tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais nekomerciniais ir ne pelno tikslais gali vykdyti nereikalaujant, kad jie turėtų licenciją, jei:
- (a) transporto veikla tam fiziniam ar juridiniam asmeniui yra tik pagalbinė veikla ir
 - (b) naudojamos transporto priemonės yra to fizinio ar juridinio asmens nuosavybė arba tas asmuo jas įgijo išsimokėtinai ar pagal ilgalaikės išperkamosios nuomos sutartį ir yra vairuojamos fizinio ar juridinio asmens darbuotojo, paties fizinio asmens arba personalo, kurį pagal sutartinį įsipareigojimą yra įdarbinusi įmonė arba kuris jai suteiktas.
- Toms transporto operacijoms netaikoma jokia Sąjungos leidimų sistema, jeigu veiklą vykdančio asmens turi nacionalinį leidimą, pagal Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 3 straipsnio 2 dalį išduotą iki šio reglamento 12 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytos pirmos šio reglamento taikymo dienos.
5. Šio reglamento taikymui įtakos neturi transporto priemonės pakeitimas arba vežimo veiklos nutraukimas, kad dalį reiso būtų galima tęsti kitomis transporto priemonėmis.

5 straipsnis **Dvišaliai susitarimai**

Valstybės narės su Jungtine Karalyste nesidera dėl jokių dvišalių susitarimų dėl klausimų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir jų nesudaro.

Nedarydamos poveikio galiojantiems daugiašaliams susitarimams, jos kitaip nesuteikia Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams jokių kitų nei šiuo reglamentu suteiktos teisių.

6 straipsnis **Socialinės ir techninės taisyklės**

Vykdančiam leidžiamą krovinių vežimą arba keleivių vežimą tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais pagal šį reglamentą, laikomasi šių taisyklių:

- (a) dėl mobiliųjų darbuotojų ir savarankiškai dirbančių vairuotojų – valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/15/EB¹⁰ nustatytų reikalavimų;
- (b) dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinės teisės aktų – Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006¹¹ nustatytų reikalavimų;
- (c) dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų – Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 165/2014¹² nustatytų reikalavimų;

¹⁰ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

¹¹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

¹² 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir

- (d) dėl vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo – valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/59/EB¹³ nustatytų reikalavimų;
- (e) dėl tam tikrų kelių transporto priemonių didžiausių leistinų matmenų ir didžiausios leistinos masės – valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 96/53/EB¹⁴ nustatytų reikalavimų;
- (f) dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų motorinėse transporto priemonėse – valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 92/6/EEB¹⁵ nustatytų reikalavimų;
- (g) dėl saugos diržų ir vaikų apsaugos sistemų transporto priemonėse privalomo naudojimo – valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 91/671/EEB¹⁶ nustatytų reikalavimų;
- (h) dėl darbuotojų komandiravimo – valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/71/EB¹⁷ nustatytų reikalavimų;
- (i) dėl keleivių teisių – Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 181/2011¹⁸ nustatytų reikalavimų.

7 straipsnis

Teisių lygiavertiškumas

1. Komisija stebi teises, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, ir naudojimosi jomis sąlygas.
2. Jeigu Komisija nustato, kad teisės, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, *de jure* arba *de facto* nėra lygiavertės pagal šį reglamentą Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjams suteikiamoms teisėms arba kad tomis teisėmis negali vienodai naudotis visi Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai arba visi Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjai, ji, siekdama atkurti lygiavertiškumą, nedelsdama pagal 11 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad:

Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

¹³ 2003 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, iš dalies keičianti Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyvą 91/439/EEB bei panaikinanti Tarybos direktyvą 76/914/EEB (OL L 226, 2003 9 10, p. 4).

¹⁴ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

¹⁵ 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 57, 1992 3 2, p. 27).

¹⁶ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/671/EEB dėl saugos diržų ir vaikų tvirtinimo sistemų transporto priemonėse privalomojo naudojimo (OL L 373, 1991 12 31, p. 26).

¹⁷ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997 1 21, p. 1).

¹⁸ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1).

- (a) sustabdytų 3 straipsnio 1 ir 2 dalių arba 4 straipsnio 1–4 dalių taikymą, kai Sąjungos paslaugų teikėjams nesuteikiamos lygiavertės teisės arba suteikiamos minimalios teisės;
- (b) nustatytų Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, reisų skaičiaus arba jų abiejų apribojimus arba
- (c) nustatytų veiklos apribojimus, susijusius su transporto priemonių tipais arba jų naudojimo sąlygomis.

8 straipsnis

Sąžininga konkurencija

1. Komisija stebi, kokiomis sąlygomis Sąjungos paslaugų teikėjai konkuruoja su Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjais teikdami krovinių vežimo keliais paslaugas ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas.
2. Jei Komisija nustato, kad susidarius kuriai nors iš šio straipsnio 3 dalyje nurodytų situacijų šio straipsnio 1 dalyje nurodytos sąlygos yra daug mažiau palankios nei tos, kuriomis naudojasi Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjai, ji, siekdama ištaisyti tokią padėtį, nedelsdama pagal 11 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad:
 - (a) sustabdytų 3 straipsnio 1 ir 2 dalių arba 4 straipsnio 1–4 dalių taikymą, kai Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų konkurencijos sąlygos nuo Sąjungos paslaugų teikėjams taikomų sąlygų skiriasi taip smarkiai, kad paslaugų teikimas pastariesiems yra ekonomiškai neperspektyvus;
 - (b) nustatytų Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, reisų skaičiaus arba jų abiejų apribojimus arba
 - (c) nustatytų veiklos apribojimus, susijusius su transporto priemonių tipais arba jų naudojimo sąlygomis.
3. 2 dalyje nurodyti deleguotieji aktai priimami toje dalyje nustatytais sąlygomis siekiant ištaisyti šias situacijas:
 - (a) Jungtinė Karalystė teikia subsidijas;
 - (b) Jungtinė Karalystė nėra priėmusi arba veiksmingai netaiko konkurencijos įstatymų;
 - (c) Jungtinė Karalystė neįsteigia nepriklausomos konkurencijos institucijos arba neužtikrina tolesnio jos veikimo;
 - (d) Jungtinė Karalystė taiko darbuotojų apsaugos, saugos, saugumo ar aplinkos apsaugos standartus, kurie yra žemesni už Sąjungos teisėje nustatytus standartus, arba, jei Sąjungos teisėje atitinkamų nuostatų nėra, žemesni už visų valstybių narių taikomus standartus, arba bet kuriuo atveju žemesni už atitinkamus tarptautinius standartus;

- (e) Jungtinė Karalystė taiko standartus, susijusius su licencijų išdavimu krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, kurie yra žemesni už Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytus standartus;
 - (f) Jungtinė Karalystė taiko standartus, susijusius su profesionalių vairuotojų kvalifikacija ir mokymu, kurie yra žemesni už Direktyvoje 2003/59/EB nustatytus standartus;
 - (g) Jungtinė Karalystė taiko kelių apmokestinimo taisykles, kurios skiriasi nuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/62/EB¹⁹ nustatytų taisyklių; ir
 - (h) koku nors būdu diskriminuojami Sąjungos paslaugų teikėjai.
4. 1 dalies tikslais Komisija gali prašyti informacijos iš Jungtinės Karalystės kompetentingų institucijų arba Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjų. Jeigu jie per Komisijos nurodytą pagrįstą laikotarpį prašomos informacijos nepateikia arba pateikia ne visą informaciją, Komisija gali imtis veiksmų pagal 2 dalį.

9 straipsnis

Reglamentų (EB) Nr. 1072/2009 ir (EB) Nr. 1073/2009 taikymo srities išplėtimas

1. Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjo, kuris remiasi Jungtinės Karalystės suteikiamomis teisėmis, nurodytomis šio reglamento 7 straipsnyje ir lygiavertėmis pagal šį reglamentą suteikiamoms teisėms, ir veža krovinius tarp Sąjungos teritorijos ir Jungtinės Karalystės teritorijos, reiso daliai valstybės narės, kurioje pakraunami ar iškraunami kroviniai, teritorijoje taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009.
2. Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjo, kuris remiasi Jungtinės Karalystės suteikiamomis teisėmis, nurodytomis šio reglamento 7 straipsnyje ir lygiavertėmis pagal šį reglamentą suteikiamoms teisėms, ir veža keleivius tarp Sąjungos teritorijos ir Jungtinės Karalystės teritorijos, reiso daliai valstybės narės, kurioje įlaipinami ar išlaipinami keleiviai, teritorijoje taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009.

10 straipsnis

Konsultacijos ir bendradarbiavimas

1. Valstybių narių kompetingos institucijos prireikus konsultuojasi ir bendradarbiauja su Jungtinės Karalystės kompetentingomis institucijomis siekdamos užtikrinti šio reglamento įgyvendinimą.
2. Komisijai paprašius, valstybės narės nepagrįstai nedelsdamos pateikia jai visą informaciją, gautą pagal šio straipsnio 1 dalį arba bet kurią kitą informaciją, susijusią su 7 ir 8 straipsnių įgyvendinimu.

¹⁹ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

11 straipsnis
Įgaliojimų delegavimas

1. 7 straipsnio 2 dalyje ir 8 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki 2021 m. birželio 30 d.
2. Prieš priimdama deleguotąjį aktą pagal 7 straipsnio 2 dalį arba 8 straipsnio 2 dalį Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
3. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

12 straipsnis
Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo kitos dienos po to, kai pagal Susitarimo dėl išstojimo 126 ir 127 straipsnius Sąjungos teisė nustoja būti taikoma Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje. Tačiau jis netaikomas, jei iki tos dienos įsigalioja Sąjungos ir Jungtinės Karalystės sudarytas tarptautinis susitarimas, kuriuo reglamentuojamas kelių transportas.
3. Šis reglamentas nustoja būti taikomas Sąjungos ir Jungtinės Karalystės sudaryto tarptautinio susitarimo, kuriuo reglamentuojamas kelių transportas, įsigaliojimo arba atitinkamu atveju laikino taikymo dieną.
Išskyrus 2 straipsnio 3 dalies d punkte nurodytą keleivių vežimą tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais, šio reglamento nuostatos, taikomos keleivių vežimui tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais, nustoja būti taikomos *Interbus* susitarimo protokolo dėl reguliariųjų ir specialiųjų reguliariųjų tarptautinio keleivių vežimo tarp miestinių ir miesto autobusais paslaugų įsigaliojimo Sąjungoje ir Jungtinėje Karalystėje dieną.
4. Šis reglamentas bet kuriuo atveju nustoja būti taikomas ne vėliau kaip 2021 m. birželio 30 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas