



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2020. gada 10. decembrī
(OR. en)

13903/20

**Starpiestāžu lieta:
2020/0362(COD)**

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

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2020. gada 10. decembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2020) 826 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina kravu autopārvadājumu un pasažieru autopārvadājumu pamatsavienojamību pēc Līgumā par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas minētā pārejas perioda beigām

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2020) 826 *final*.

Pielikumā: COM(2020) 826 *final*



Briselē, 10.12.2020.
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina kravu autopārvadājumu un pasažieru autopārvadājumu pamatsavienojamību pēc Līgumā par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas minētā pārejas perioda beigām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Kopš 2020. gada 1. februāra Apvienotā Karaliste uz Līguma par Eiropas Savienību 50. panta pamata ir izstājusies no Savienības. Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas¹ (“Izstāšanās līgums”) Savienība noslēdza ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/135², un tas stājās spēkā 2020. gada 1. februārī. Izstāšanās līguma 126. pantā minētais pārejas periods, kura laikā saskaņā ar minētā līguma 127. pantu Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā turpina piemērot Savienības tiesību aktus, beidzas 2020. gada 31. decembrī.

Padome 2020. gada 25. februārī pieņēma Lēmumu (ES, Euratom) 2020/266, ar ko pilnvaro sākt sarunas par jaunas partnerības nolīgumu³ ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti. Kā norādīts sarunu norādēs, pilnvaras cita starpā ietver elementus, kas vajadzīgi, lai visaptveroši pievērstos attiecībām ar Apvienoto Karalisti autotransporta jomā pēc pārejas perioda beigām.

Tomēr nav skaidrs, vai līdz minētā perioda beigām nolīgums starp Savienību un Apvienoto Karalisti, kas reglamentē turpmākās attiecības šajā jomā, būs stājies spēkā.

Visas tiesības un pienākumi, kas izriet no Savienības tiesību aktiem attiecībā uz piekļuvi autotransporta tirgum, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 1072/2009⁴ un Regulā (EK) Nr. 1073/2009⁵, beigsies 2020. gada 31. decembrī, beidzoties Izstāšanās līgumā noteiktajam pārejas periodam. Tā rezultātā Kopienas atļaujas, ko Apvienotā Karaliste izsniegusi kravu autopārvadātājiem un autobusu pārvadātājiem, zaudēs derīgumu, un līdz ar to šādu atļauju turētājiem tiks liegta piekļuve Savienības kravu un pasažieru autopārvadājumu tirgum. Tāpat Eiropas Savienības kravu autopārvadātāji un autobusu pārvadātāji, pamatojoties uz esošajām Kopienas atļaujām, arī zaudēs automātisku piekļuvi Apvienotās Karalistes kravu un pasažieru autopārvadājumu tirgum.

No tā izriet, ka, nepastāvot nolīgumam starp Savienību un Apvienoto Karalisti, kas reglamentē šo jautājumu, pēc pārejas perioda beigām Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma kļūtu par vienīgo pieejamo tiesisko regulējumu, kas varētu būt pamatā kravu autopārvadājumu pakalpojumu turpināšanai, ar nosacījumu, ka ir saņemta ETMK atļauja. Transportlīdzeklis, kuram ir ETMK atļauja, drīkst pārvadāt preces starp visām 43 sistēmā iesaistītajām valstīm, starp kurām ir 26 ES dalībvalstis (visas dalībvalstis, izņemot Kipru), Apvienotā Karaliste un 16 citas valstis. Pēc starptautiska kravu pārvadājuma no transportlīdzekļa reģistrācijas valsts uz citu ETMK valsti ir iespējams veikt

¹ OV L 29, 31.1.2020., 7. lpp.

² Padomes Lēmums (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) par to, lai noslēgtu Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 1. lpp.).

³ OV L 58, 27.2.2020., 53. lpp.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.).

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

ne vairāk kā trīs pārvadājumus, kuros nav iesaistīta reģistrācijas valsts, bet pēc tam transportlīdzeklim jādodas atpakaļ uz valsti, kurā tas ir reģistrēts.

ETMK atļauju skaits katrai dalībvalstij ir ierobežots, un atļaujas 2021. gadam katras dalībvalsts kompetentās iestādes jau ir izdalījušas valsts līmenī. To skaitu nevar īsā laikā palielināt. ETMK kvotas nosaka katru gadu, un visām ETMK valstīm ir vienprātīgi jāvienojas par jebkādam konkrētai ETMK valstij piešķirto atļauju skaita izmaiņām.

Kā jau uzsvērts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/501, kas tika pieņemta 2019. gada 25. martā⁶, ņemot vērā kravu autopārvadājumu pakalpojumu apjomus un ar autotransportu pārvadāto kravu apjomu starp Apvienoto Karalisti un Savienību (aptuveni 51 miljons tonnu 2019. gadā; aptuveni 29 miljoni tonnu no Savienības uz Apvienoto Karalisti un aptuveni 22 miljoni tonnu no Apvienotās Karalistes uz Savienību), ir skaidrs, ka paļaušanās tikai uz ETMK kvotu sistēmu pašlaik nav piemērots risinājums, kas nodrošinātu kravu autopārvadājumu pamatsavienojamību tūlīt pēc pārejas perioda beigām.

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

Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem ar autobusu, tā kā nav nolīguma starp Savienību un Apvienoto Karalisti, kas reglamentē šo jautājumu, Nolīgums par pasažieru neregulāriem starptautiskajiem pārvadājumiem ar autobusiem⁷ ("Interbus nolīgums") ir vienīgais pieejamais tiesiskais regulējums, kas pēc pārejas perioda beigām varētu nodrošināt pamatu pasažieru pārvadājumiem ar autobusu starp Savienību un Apvienoto Karalisti. Apvienotā Karaliste savu pievienošanās instrumentu *Interbus* nolīgumam deponēja 2020. gada 29. oktobrī. Tādēļ 2021. gada 1. janvārī tā kļuvis par pilnvērtīgu līgumslēdzēju pusi. Tomēr *Interbus* nolīgums attiecas tikai uz neregulāriem pārvadājumiem, un tādēļ tas nav piemērots, lai novērstu traucējumus, kas izriet no tā, ka beidzas Savienības tiesību aktu piemērošana Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā, jo liels skaits personu turpinās censties pārvietoties starp Savienību un Apvienoto Karalisti. *Interbus* nolīguma līgumslēdzējas puses risināja sarunas par Protokolu, kas attiecas uz regulāriem un speciāliem regulāriem pasažieru pārvadājumiem ar autobusu, bet nav sagaidāms, ka tas stāsies spēkā laikus, lai piedāvātu izmantojamu alternatīvu risinājumu laikposmā tūlīt pēc pārejas perioda beigām. Tāpēc attiecībā uz regulāriem un speciāliem regulāriem pasažieru pārvadājumiem ar autobusu pašreizējie instrumenti nerisina vajadzības, kas saistītas ar šādiem pakalpojumiem starp Savienību, no vienas puses, un Apvienoto Karalisti, no otras puses.

Pārrobežu autobusu pārvadājumi starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju ir īpaši svarīgi kopienām, kas dzīvo pierobežas reģionos, lai nodrošinātu pamatsavienojamību starp kopienām, cita starpā kā daļu no kopējās ceļošanas telpas. Nav instrumentu, kas varētu dot iespēju autobusu pārvadātājiem, kuri veic regulārus vai speciālus regulārus pārvadājumus, uzņemt un izlaist pasažierus reģionos, kas atrodas robežas otrā pusē. Tomēr bez tiesībām veikt kabotāžas pārvadājumus daudzu pārrobežu pakalpojumu ekonomiskā dzīvotspēja ir apdraudēta. Tāpēc ir lietderīgi Savienībai uz ierobežotu laiku pieņemt pagaidu ārkārtas

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/501 (2019. gada 25. marts) par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina kravu autopārvadājumu un pasažieru autopārvadājumu pamatsavienojamību saistībā ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Savienības (OV L 85, 27.3.2019., 39. lpp.).

⁷ OV L 321, 26.11.2002., 13. lpp.

pasākumus nolūkā mazināt šādu potenciāli traucējošu ietekmi uz savienojamību starp Savienību un Apvienoto Karalisti.

Tādējādi šā priekšlikuma mērķis ir noteikt pagaidu pasākumus, ar ko reglamentē kravu autopārvadājumus, kā arī regulāru un speciālu regulāru pasažieru pārvadājumu veikšanu starp Savienību, no vienas puses, un Apvienoto Karalisti, no otras puses, pēc Izstāšanās līguma 126. pantā minētā pārejas perioda beigām (1. pants). Šo pasākumu nolūks ir saglabāt pamatsavienojamību uz stingri noteiktu laiku (2. pants).

Gibraltārs neietilpst šīs regulas teritoriālās darbības jomā, un jebkura atsauce tajā uz Apvienoto Karalisti neietver Gibraltāru.

Vispirms (3. pants) ierosinātā regula paredz divpusējo pārvadājumu tiesību vienpusēju piešķiršanu kravu autopārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē, lai tie varētu turpināt pārvadāt kravas starp to teritoriju un Savienību.

Ierosinātā regula paredz arī (4. pants) vienpusēju tiesību piešķiršanu attiecībā uz pasažieru divpusējiem pārvadājumiem ar autobusu regulāro vai speciālo regulāro pārvadājumu ietvaros autobusu pārvadātājiem, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē, lai tie varētu turpināt pārvadāt pasažierus starp to teritoriju un Savienību. Turklāt regulā ir paredzēta vienpusēja tiesību piešķiršana pasažieru uzņemšanai un izkāpšanai Īrijas pierobežas reģionā, veicot regulārus un speciālus regulārus starptautiskus pārvadājumus starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju.

Apvienotās Karalistes autopārvadātājiem piešķirtās tiesības ir atkarīgas no atbilstības attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, kas piemērojami kravu autopārvadātājiem un pasažieru autopārvadātājiem (6. pants), un no tā, vai Apvienotā Karaliste piešķir Savienības autopārvadātājiem līdzvērtīgas tiesības. Ierosinātajā regulā ir noteikts mehānisms (7. pants), kura mērķis ir nodrošināt, ka Savienības autopārvadātājiem Apvienotajā Karalistē ir tiesības, kas līdzvērtīgas tiesībām, kuras saskaņā ar ierosināto regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes autopārvadātājiem. Ja tas tā nav, Komisija ir pilnvarota, izmantojot deleģētos aktus, pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai novērstu šādu situāciju, tostarp ierobežot maksimālo kapacitāti, kas pieejama Apvienotās Karalistes autopārvadātājiem, vai braucienu skaitu, vai noteikt abus šos ierobežojumus. Komisijas veiktais līdzvērtīguma līmeņa novērtējums un korektīvo pasākumu pieņemšana nav saistīti tikai ar stingru, formālu atbilstību starp abām tiesiskajām kārtībām; tas ir tāpēc, ka starp attiecīgajiem tirgiem pastāv ievērojamas atšķirības, un tāpēc, lai izvairītos no neapdomātas atdarināšanas pieejas, kas galu galā varētu izrādīties pretrunā Savienības interesēm.

Lai gan ierosinātās regulas mērķis ir uz laiku nodrošināt pamatsavienojamību kravu un pasažieru autopārvadājumiem, tajā ir paredzēts elastīgs mehānisms, kas nodrošinās, ka Savienības kravu autopārvadātājiem un autobusu pārvadātājiem ir taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt ar Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem un autobusu pārvadātājiem. Vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanai nepieciešams, lai Apvienotā Karaliste pat pēc pārejas perioda beigām turpinātu piemērot pietiekami augstus un salīdzināmus standartus kravu autopārvadājumu un pasažieru pārvadājumu jomā attiecībā uz: godīgu konkurenci, tostarp karteļu, dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas un apvienošanās reglamentēšanu, nepamatotu valsts subsīdiju aizliegumu, darba ņēmēju aizsardzību un augstu ceļu satiksmes drošības līmeni, vides aizsardzību, drošumu un drošību, vai arī saistībā ar atļauju piešķiršanu autopārvadātājiem vai profesionālo autovadītāju kvalifikāciju, apmācību un medicīniskajām pārbaudēm. Turklāt ir jānodrošina, ka Savienības autopārvadātāji netiek diskriminēti Apvienotajā Karalistē ne *de jure*, ne *de facto*. Tādējādi

ierosinātā regula uzliek Komisijai pienākumu (8. pants) uzraudzīt, no vienas puses, Savienības, un, no otras puses, Apvienotās Karalistes autopārvadātāju konkurences apstākļus un pilnvaro to, izmantojot deleģētos aktus, pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka minētie apstākļi vienmēr ir vienlīdzīgi.

Tiek izveidotas procedūras, kas vajadzīgas, lai dalībvalstis un Komisija varētu pārliecināties, ka Apvienotās Karalistes autopārvadātājiem, kuri pārvadā kravas vai pasažierus saskaņā ar šo regulu, ir piešķirta atļauja vai sertifikāts saskaņā ar attiecīgajiem standartiem, ka ir ievēroti visi attiecīgie valsts un Savienības tiesību akti un ka netiek pārsniegtas atļautās tiesības.

Regula (EK) Nr. 1072/2009 un Regula (EK) Nr. 1073/2009 jau attiecas uz brauciena daļu, kas notiek starp dalībvalsti un trešo valsti jebkuras tās dalībvalsts teritorijā, kura tiek šķērsota tranzītā. Jānodrošina, ka šīs regulas attiecas arī uz brauciena daļu tās dalībvalsts teritorijā, kurā notiek iekraušana vai izkraušana kravu pārvadājumos, un uz brauciena daļu tās dalībvalsts teritorijā, kurā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana, veicot autobusu pārvadājumus (9. pants). Šāda paplašināšana nodrošinās, ka Savienības pārvadātāji var veikt pārrobežu pārvadājumus uz Apvienoto Karalisti vai no tās, kā arī apstāties papildu pieturās, veicot autobusu pārvadājumus.

Ir paredzēts noteikums, kas nepārprotami atgādina, ka dalībvalstis nedrīkst risināt sarunas vai iesaistīties divpusējos autotransporta nolīgumos ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, un ka tās nekādā citā veidā nedrīkst piešķirt Apvienotās Karalistes autopārvadātājiem citas tiesības, izņemot šajā regulā piešķirtās tiesības (5. pants). Tomēr attiecīgās kompetentās iestādes vajadzības gadījumā varēs sadarboties regulas labas īstenošanas nolūkā (10. pants), lai nodrošinātu, ka pēc iespējas mazāk tiek traucēta to kravu autopārvadājumu un autobusu pārvadājumu pārvaldība, kurus turpinās sniegt pēc 2020. gada 31. decembra.

11. pantā ir paredzēti noteikumi par to, kā īstenot deleģēto aktu pieņemšanai Komisijai piešķirtās pilnvaras, lai nodrošinātu, ka Savienības autopārvadātājiem Apvienotajā Karalistē piešķirtās tiesības ir līdzvērtīgas tām, kas piešķirtas Apvienotās Karalistes autopārvadātājiem, un ka Savienības pārvadātāji Apvienotajā Karalistē netiek diskriminēti.

12. pantā noteikts, ka šo regulu sāk piemērot, beidzoties ar Izstāšanās līgumu noteiktajam pārejas periodam, ja nolīgums, kas reglamentē autopārvadājumus ar Apvienoto Karalisti, nav stājies spēkā, un to beidz piemērot vēlākais 2021. gada 30. jūnijā. Regulu beigs piemērot agrāk, ja nolīgums, kas reglamentē autopārvadājumus ar Apvienoto Karalisti, stāsies spēkā vai attiecīgā gadījumā tiks provizoriski piemērots pirms minētās dienas. Izņemot īpašos noteikumus, ko Īrijas pierobežas reģionā piemēro regulāriem un speciāliem regulāriem starptautiskiem pārvadājumiem starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju, regulu beidz piemērot agrāk arī attiecībā uz noteikumiem, kas saistīti ar pasažieru autopārvadājumiem, ja *Interbus* nolīguma Protokols par pasažieru regulāriem un speciāliem regulāriem starptautiskiem pārvadājumiem ar autobusu stājas spēkā attiecībā uz Savienību un Apvienoto Karalisti.

Šis akts ir daļa no pasākumu kopuma, ko Komisija pieņem.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šī ierosinātā regula ir paredzēta kā *lex specialis*, kas risinātu dažas sekas, kas izriet no tā, ka Savienības noteikumi, kas reglamentē kravu autopārvadājumus un pasažieru autopārvadājumus ar autobusu, jo īpaši Regula (EK) Nr. 1072/2009 un Regula (EK) Nr.

1073/2009, vairs netiks piemēroti kravu un pasažieru autopārvadājumiem starp Apvienoto Karalisti, no vienas puses, un Savienību, no otras puses. Ierosinātie noteikumi aprobežojas ar to, kas ir nepieciešams šajā sakarā, lai izvairītos no nesamērīgiem traucējumiem. Tos paredzēts piemērot tikai ierobežotu laiku. Tāpēc šis priekšlikums pilnībā atbilst spēkā esošajiem tiesību aktiem un jo īpaši Regulai (EK) Nr. 1072/2009 un Regulai (EK) Nr. 1073/2009.

- **Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Šis priekšlikums papildina Savienības noteikumus, kas reglamentē kravu autopārvadājumus, jo īpaši Regulu (EK) Nr. 1072/2009, un Savienības noteikumus, kas reglamentē starptautiskos autobusu pārvadājumus, jo īpaši Regulu (EK) Nr. 1073/2009. Šīs regulas konkrētais mērķis un konteksts, kā arī tās vienpusējais raksturs noteikti prasa ierobežojošu pieeju tiesību piešķiršanā, kā arī īpašus noteikumus, kas paredzēti, lai saglabātu tiesību vienlīdzīgumu un vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts.

- **Subsidiaritāte**

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 1. panta 2. punktu un Regulas (EK) Nr. 1073/2009 1. panta 2. punktu attiecīgie nolīgumi ar trešām valstīm ir Savienības kompetencē. Ja šāda nolīguma nav, ar šo ierosināto tiesību aktu izveido pamatsavienojamība ar nosacījumu, ka Apvienotā Karaliste piešķir līdzvērtīgas tiesības. Šāda savienojamība tiktu līdzvērtīgi nodrošināta satiksmē uz un no visiem Savienības punktiem, tādējādi izvairoties no traucējumiem iekšējā tirgū. Tāpēc ir nepieciešama rīcība Savienības līmenī un šādu rezultātu nevar panākt ar rīcību dalībvalstu līmenī.

- **Proporcionalitāte**

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

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā tiesību akts attiecas uz jautājumiem, kas cieši saistīti ar Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un Regulu (EK) Nr. 1073/2009, un tāpat kā šīs regulas ir paredzēts, lai nodrošinātu pilnībā saskaņotus konkurences apstākļus, tam vajadzētu būt regulas formā. Šī forma arī vislabāk atbilst situācijas/konteksta steidzamībai, jo laiks līdz pārejas perioda beigām (ja līdz minētajam datumam nav nolīguma attiecībā uz kravu un pasažieru autopārvadājumiem) ir pārāk īss, lai varētu transponēt direktīvā ietvertos noteikumus.

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

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

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

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Dažādas ieinteresētās personas un dalībvalstu pārstāvji ir izvirzījuši jautājumu par sarežģījumiem, ko rada Savienības un Apvienotās Karalistes sarunas par nolīgumu, un to iespējamajiem risinājumiem.

Ar dalībvalstu pārstāvjiem un dažādām autotransporta nozares ieinteresētajām personām transversālās un īpašās sanāksmēs, kas notika Briselē un dalībvalstīs, tika apspriests tas, ka Izstāšanās līgumā noteiktais pārejas periods beidzas 2020. gada 31. decembrī, nepieciešamība sagatavoties neizbēgamām izmaiņām 2021. gada 1. janvārī un iespējamie papildu pasākumi, kas jāparedz, ja vienošanās netiks panākta.

Kopīgs temats paustajos viedokļos bija regulatīvas iejaukšanās nepieciešamība nolūkā saglabāt zināmu savienojamību kravu un pasažieru autopārvadājumos. Attiecībā uz piekļuvi Savienības kravu un pasažieru autopārvadājumu tirgum ieinteresētās personas nevar veikt savus ārkārtas pasākumus nolūkā mazināt negatīvo ietekmi, kāda rastos gadījumā, ja partnerības līgums netiktu noslēgts.

Vairākas dalībvalstis ir īpaši uzsvērušas nepieciešamību pieņemt ES līmeņa ārkārtas pasākumus, lai nodrošinātu pamatsavienojamību starp Savienību, no vienas puses, un Apvienoto Karalisti, no otras puses, ja netiek noslēgts nolīgums par kravu un pasažieru autopārvadājumiem. Tās uzsvēra, ka ETMK daudzpusējā kvotu sistēma nav pietiekama un pienācīga alternatīva iespēja, ņemot vērā tās kvantitatīvos un kvalitatīvos ierobežojumus.

Tika arī uzsvērts, ka *Interbus* nolīgums attiecas tikai uz neregulāriem pārvadājumiem un ka attiecībā uz regulāriem un speciāliem regulāriem pārvadājumiem nav piemērotas alternatīvas, ņemot vērā to, ka nav paredzams, vai *Interbus* nolīguma Protokols, kas attiecas uz regulāriem un speciāliem regulāriem pasažieru pārvadājumiem, attiecībā uz Savienību un Apvienoto Karalisti stāsies spēkā laikus. Tika uzsvērtā arī īpašā nepieciešamība pēc pārrobežu autobusu pārvadājumiem starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju.

Šīs piezīmes ir pienācīgi ņemtas vērā, sagatavojot šo priekšlikumu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Attiecīgās ieinteresētās personas iesniedza Komisijai vairāku veidu novērtējumus par sekām, ko Apvienotās Karalistes izstāšanās radītu autotransporta nozarei.

Šajos novērtējumos secināts, ka vienīgā alternatīva, kas pieejama kravu autopārvadājumu nozarē, proti, Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma, nebūtu pietiekama, lai apmierinātu nozares vajadzības. 2021. gadam pieejamo atļauju trūkums, visticamāk, radītu būtiskus traucējumus, un kravu un pasažieru divpusējā plūsma pa autoceļiem, iespējams, vairs netiktu pilnībā nodrošināta. Vairāk nekā 80 % kravu autopārvadājumu starp Apvienoto Karalisti un Savienību pašlaik izpilda pārvadātāji, kuri veic uzņēmējdarbību Savienībā. Savienības interesēs ir nodrošināt sistēmu, kas bez vajadzības neierobežo divpusējos kravu autopārvadājumus.

Ieinteresētās personas arī uzstāja, ka ir jānodrošina regulāro un speciālo regulāro autobusu pārvadājumu nepārtrauktība starp Savienību un Apvienoto Karalisti.

- **Ietekmes novērtējums**

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

- **Pamattiesības**

Šis priekšlikums neietekmē pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Neattiecas.

5. CITI ELEMENTI

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

Neattiecas.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina kravu autopārvadājumu un pasažieru autopārvadājumu pamatsavienojamību pēc Līgumā par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas minētā pārejas perioda beigām**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
 ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,
 ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
 pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
 ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,
 ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,
 saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
 tā kā:

- (1) Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes (“Apvienotā Karaliste”) izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas³ (“Izstāšanās līgums”) Savienība noslēdza ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/135⁴, un tas stājās spēkā 2020. gada 1. februārī. Izstāšanās līguma 126. pantā minētais pārejas periods, kura laikā saskaņā ar minētā līguma 127. pantu Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā turpina piemērot Savienības tiesību aktus, beidzas 2020. gada 31. decembrī. Padome 2020. gada 25. februārī pieņēma Lēmumu (ES, Euratom) 2020/266, ar ko pilnvaro sākt sarunas par jaunas partnerības nolīgumu⁵ ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti. Kā norādīts sarunu norādēs, pilnvaras cita starpā ietver elementus, kas vajadzīgi, lai visaptveroši pievērstos attiecībām ar Apvienoto Karalisti autotransporta jomā pēc pārejas perioda beigām. Tomēr nav skaidrs, vai pēc minētā perioda beigām nolīgums starp Savienību un Apvienoto Karalisti, kas reglamentē turpmākās attiecības kravu un pasažieru autopārvadājumu jomā, būs stājies spēkā.
- (2) Pārejas perioda beigās un ja nav īpašu noteikumu, tiktu izbeigtas visas tiesības un pienākumi, kas izriet no Savienības tiesību aktiem attiecībā uz piekļuvi tirgum, kā

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ OV L 29, 31.1.2020., 7. lpp.

⁴ Padomes Lēmums (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) par to, lai noslēgtu Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 1. lpp.).

⁵ OV L 58, 27.2.2020., 53. lpp.

noteikts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1072/2009⁶ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1073/2009⁷, ciktāl tas attiecas uz attiecībām starp Apvienoto Karalisti un Savienību un tās dalībvalstīm.

- (3) Šādā situācijā tiks nopietni traucēti starptautiskie kravu un pasažieru autopārvadājumi starp Savienību un Apvienoto Karalisti.
- (4) Gibraltārs neietilpst šīs regulas teritoriālās darbības jomā, un jebkura atsauce tajā uz Apvienoto Karalisti neietver Gibraltāru.
- (5) Eiropas Transporta ministru konferences (ETMK) daudzpusējā kvotu sistēma ir vienīgais alternatīvais pieejamais tiesiskais regulējums, kas varētu nodrošināt pamatu kravu autopārvadājumiem starp Savienību un Apvienoto Karalisti. Tomēr, ņemot vērā to, ka ETMK sistēmā pašlaik pieejamo atļauju skaits ir ierobežots un to darbības joma ir ierobežota attiecībā uz aptvertajiem autopārvadājumu veidiem, šī sistēma pašlaik nav piemērota, lai pilnībā nodrošinātu kravu autopārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti atbilstīgi vajadzībām.
- (6) Paredzams, ka saistībā ar pasažieru autopārvadājumu pakalpojumiem arī radīsies nopietni traucējumi, tostarp sabiedriskās kārtības traucējumi. Nolīgums par pasažieru neregulāriem starptautiskajiem pārvadājumiem ar autobusiem (“*Interbus* nolīgums”) ir vienīgais pieejamais tiesiskais regulējums, kas pēc pārejas perioda beigām varētu nodrošināt pamatu pasažieru pārvadājumiem ar autobusu starp Savienību un Apvienoto Karalisti. 2021. gada 1. janvārī Apvienotā Karaliste kļūs par *Interbus* nolīguma pilnvērtīgu līgumslēdzēju pusi. Tomēr *Interbus* nolīgums attiecas tikai uz neregulāriem pārvadājumiem, un tāpēc tas nav piemērots, lai novērstu traucējumus, kas saistīti ar starptautiskiem autobusu pārvadājumiem starp Apvienoto Karalisti un Savienību pēc pārejas perioda beigām. Tika risinātas sarunas par *Interbus* nolīguma Protokolu, kas attiecas uz regulāriem un speciāliem regulāriem pasažieru pārvadājumiem, un paredzams, ka Apvienotā Karaliste to ratificēs pēc iespējas drīz. Tomēr nav paredzams, ka Protokols stāsies spēkā laikus, lai piedāvātu dzīvotspējīgu alternatīvu risinājumu laikposmam tūlīt pēc pārejas perioda beigām. Tāpēc pieejamie instrumenti neapmierina pasažieru regulāro un speciālo regulāro pārvadājumu ar autobusu vajadzības starp Savienību un Apvienoto Karalisti.
- (7) Tādēļ nolūkā novērst no šīs situācijas izrietošos nopietnos traucējumus, tostarp sabiedriskās kārtības traucējumus, ir nepieciešams izveidot pagaidu pasākumu kopumu, kas kravu autopārvadātājiem un autobusu pārvadātājiem, kuriem atļauja piešķirta Apvienotajā Karalistē, ļauj veikt kravu un pasažieru autopārvadājumus starp Apvienoto Karalisti un Savienību vai no Apvienotās Karalistes teritorijas uz Apvienotās Karalistes teritoriju, tranzītā šķērsojot vienu vai vairākas dalībvalstis. Lai nodrošinātu pienācīgu līdzsvaru starp Apvienoto Karalisti un Savienību, šādas tiesības būtu jāpiešķir ar nosacījumu, ka tiek piešķirtas līdzvērtīgas tiesības, un uz tām būtu jāattiecinā konkrēti nosacījumi, kas nodrošina godīgu konkurenci.
- (8) Pārrobežu autobusu pārvadājumi starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju ir īpaši svarīgi kopienām, kas dzīvo pierobežas reģionos, lai nodrošinātu pamatsavienojamību starp kopienām, cita starpā kā daļu no kopējās ceļošanas telpas.

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

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1073/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

Tāpēc Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātāju nodrošināta pasažieru iekāpšana un izkāpšana būtu jāatļauj arī turpmāk Īrijas pierobežas reģionos saistībā ar starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusu starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju.

- (9) Lai atspoguļotu šo pasākumu pagaidu raksturu un neradītu precedentu, šajā regulā paredzētais pasākumu kopums būtu jāpiemēro uz neilgu laiku. Attiecībā uz kravu autopārvadājumiem laika ierobežojums tiek noteikts, ņemot vērā iespējamās sagatavošanās darbus pamatsavienojamības nodrošināšanai ETMK sistēmā, un neskarot tāda turpmāka nolīguma stāšanos spēkā, kurš reglamentētu kravu autopārvadājumus starp Savienību un Apvienoto Karalisti, un turpmākos Savienības noteikumus transporta jomā. Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem ar autobusu laika ierobežojums tiek noteikts, lai *Interbus* nolīguma Protokols par regulāriem un speciāliem regulāriem pārvadājumiem varētu stāties spēkā un tikt piemērots Apvienotajai Karalistei, vai nu Apvienotajai Karalistei ratificējot minēto protokolu, vai tam pievienojoties, un neskarot iespējamu turpmāku nolīgumu par šo jautājumu starp Savienību un Apvienoto Karalisti.
- (10) Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas noteikts LES 5. pantā, šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (11) Ņemot vērā steidzamību, ko rada minētā pārejas perioda beigas, ir lietderīgi paredzēt izņēmumu attiecībā uz astoņu nedēļu laikposmu, kas minēts 4. pantā Protokolā Nr. 1 par valstu parlamentu lomu Savienībā, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību, Līgumam par Eiropas Savienības darbību un Eiropas Atomenerģijas kopienas dibināšanas līgumam.
- (12) Šai regulai būtu jāstājas spēkā steidzamības kārtā, un tā būtu jāpiemēro no nākamās dienas pēc Izstāšanās līgumā noteiktā pārejas perioda beigām, ja vien līdz minētajai dienai nav stājies spēkā autopārvadājumu līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti. Šī regula būtu jābeidz piemērot no dienas, kad stājas spēkā starptautisks nolīgums, kas reglamentē autopārvadājumus attiecībā uz abām pusēm, vai no dienas, kad to sāk provizoriski piemērot. Izņemot īpašos noteikumus, ko piemēro Īrijas pierobežas reģionā starptautisko regulāro un speciālo regulāro pārvadājumu laikā starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju, būtu jāpārtrauc tiesības veikt regulārus un speciālus regulārus pārvadājumus ar autobusu dienā, kad Savienībā un Apvienotajā Karalistē stājas spēkā *Interbus* nolīguma Protokols par regulāriem un speciāliem starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusu. Jebkurā gadījumā šī regula būtu jāpārtrauc piemērot 2021. gada 30. jūnijā.
- (13) Kad tas nepieciešams tirgus vajadzību apmierināšanai, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu, lai atjaunotu līdzvērtīgumu starp tiesībām, ko Savienība piešķirusi Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem un Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem, un tiesībām, ko Apvienotā Karaliste piešķirusi Savienības kravu autopārvadātājiem un Savienības autobusu pārvadātājiem, tostarp gadījumos, kad tiesības, ko piešķir Apvienotā Karaliste, tiek piešķirtas, pamatojoties uz izcelsmes dalībvalsti vai citādi nav vienlīdzīgi pieejamas visiem Savienības pārvadātājiem, un lai novērstu negodīgas konkurences gadījumus, kuri kaitē Savienības kravu autopārvadātājiem un Savienības autobusu pārvadātājiem.
- (14) Deleģētajiem aktiem būtu jāatbilst proporcionalitātes principam, un tādēļ to noteikumiem vajadzētu būt samērīgiem ar problēmām, kas radušās, nespējot piešķirt līdzvērtīgas tiesības vai radot negodīgus konkurences apstākļus. Šīs regulas piemērošanas apturēšanu Komisijai būtu jāparedz tikai vissmagākajos gadījumos, ja

Apvienotā Karaliste nav piešķirusi līdzvērtīgas tiesības Savienības kravu autopārvadātājiem un Savienības autobusu pārvadātājiem vai ja piešķirtās tiesības ir minimālas, vai ja konkurences apstākļi Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem vai Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem tik ļoti atšķiras no Savienības pārvadātāju konkurences apstākļiem, ka Savienības pārvadātājiem attiecīgo pakalpojumu sniegšana vairs nav ekonomiski izdevīga.

- (15) Pieņemot deleģētos aktus, ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁸. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana. Būtu jānodrošina, ka neviens šāds deleģētais akts nepamatoti neietekmē iekšējā tirgus pienācīgu darbību,
- (16) Regulas (EK) Nr. 1072/2009 un (EK) Nr. 1073/2009 darbības joma būtu uz laiku jāpaplašina, lai tādējādi nodrošinātu, ka Apvienotās Karalistes piešķirtās tiesības Savienības kravu autopārvadātājiem un Savienības autobusu pārvadātājiem, kas ir līdzvērtīgas tām, kuras ar šo regulu piešķir Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem un autobusu pārvadātājiem, būtu vienlīdzīgi pieejamas visiem Savienības pārvadātājiem. Minētās regulas jau attiecas uz brauciena daļu, kas notiek starp dalībvalsti un trešo valsti jebkuras tās dalībvalsts teritorijā, kura tiek šķērsota tranzītā. Tomēr šādā gadījumā ir jānodrošina, ka Regula (EK) Nr. 1072/2009 attiecas arī uz brauciena daļu tās dalībvalsts teritorijā, kurā notiek iekraušana vai izkraušana, un ka Regula (EK) Nr. 1073/2009 attiecas uz brauciena daļu tās dalībvalsts teritorijā, kurā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana. Šādas paplašināšanas mērķis ir nodrošināt, ka Savienības pārvadātāji var veikt pārrobežu pārvadājumus uz Apvienoto Karalisti vai no tās, kā arī apstāties papildu pieturās, veicot pasažieru pārvadājumus,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants **Darbības joma**

Šī regula nosaka pagaidu pasākumus, kas reglamentē kravu autopārvadājumus, kā arī regulāru un speciālu regulāru pasažieru pārvadājumu ar autobusu veikšanu starp Savienību un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti ("Apvienotā Karaliste") pēc Izstāšanās līguma 126. pantā minētā pārejas laikposma beigām.

2. pants **Definīcijas**

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (1) "transportlīdzeklis"
- (a) kravas pārvadājumu gadījumā ir Apvienotajā Karalistē reģistrēts mehānisks transportlīdzeklis vai sakabinātu transportlīdzekļu apvienojums, no kuriem vismaz sakabē esošais mehāniskais transportlīdzeklis ir reģistrēts Apvienotajā Karalistē, un to izmanto tikai kravu pārvadājumiem, tas var būt uzņēmuma

⁸ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

īpašumā, uzņēmums to var būt iegādājies uz nomaksu vai var nomāt ar noteikumu, ka nomas gadījumā tas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/1/EK⁹ izklāstītajiem nosacījumiem;

- (b) bet pasažieru pārvadāšanas gadījumā tas ir autobuss;
- (2) “atļauts kravu pārvadājums” ir
 - (a) brauciens ar kravu, ko transportlīdzeklis veic no Savienības teritorijas uz Apvienotās Karalistes teritoriju vai pretēji, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
 - (b) brauciens ar kravu, ko transportlīdzeklis veic no Apvienotās Karalistes teritorijas uz Apvienotās Karalistes teritoriju, braucot tranzītā caur Savienības teritoriju;
 - (c) brauciens bez kravas saistībā ar a) un b) apakšpunktā minētajiem pārvadājumiem;
- (3) “atļauts pasažieru pārvadājums ar autobusu” ir
 - (a) brauciens ar autobusu, lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumu no Savienības teritorijas uz Apvienotās Karalistes teritoriju vai pretēji, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;
 - (b) brauciens ar autobusu, lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumu no Apvienotās Karalistes teritorijas uz Apvienotās Karalistes teritoriju, braucot tranzītā caur Savienības teritoriju;
 - (c) brauciens bez pasažieriem saistībā ar a) un b) apakšpunktā minētajiem pārvadājumiem;
 - (d) pasažieru iekāpšana un izkāpšana Īrijas pierobežas reģionā, veicot starptautiskus regulārus un speciālus regulārus pārvadājumus starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju;
- (4) “Īrijas pierobežas reģions” ir Īrijas apgabali, kas robežojas ar sauszemes robežu starp Īriju un Apvienoto Karalisti attiecībā uz Ziemeļīriju;
- (5) “Savienības kravu autopārvadātājs” ir uzņēmums, kas veic kravu autopārvadājumus un kam ir derīga Kopienas atļauja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1072/2009 4. pantu;
- (6) “Apvienotās Karalistes kravas autopārvadātājs” ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē un kam ir atļauja veikt kravu autopārvadājumus, un kam ir derīga starptautiskā pārvadājuma veikšanai izdota atļauja attiecībā uz atļautajiem kravu pārvadājumiem;
- (7) “Apvienotās Karalistes atļauja” attiecībā uz Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātāju ir Apvienotās Karalistes izdota atļauja starptautisku pārvadājumu veikšanai un attiecas uz kravu atļautu pārvadājumu, un attiecībā uz Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātāju – Apvienotās Karalistes izdota atļauja starptautisku pārvadājumu veikšanai un attiecas uz atļautu pasažieru pārvadājumu ar autobusu;
- (8) “autobuss” ir Apvienotajā Karalistē reģistrēts transportlīdzeklis, kas saskaņā ar tā konstrukciju un aprīkojumu ir piemērots un paredzēts vairāk nekā deviņu pasažieru, ieskaitot transportlīdzekļa vadītāju, pārvadāšanai;

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/1/EK (2006. gada 18. janvāris) par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem (OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp.).

- (9) "regulāri pārvadājumi" ir tādi pārvadājumi, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus noteiktos laika intervālos pa noteiktiem maršrutiem, pasažieriem iekāpjot un izkāpjot iepriekš noteiktās pieturvietās;
- (10) "speciālie regulārie pārvadājumi" ir regulāri pārvadājumi neatkarīgi no tā, kas ir to organizētājs, un ar kuriem nodrošina noteiktu pasažieru kategoriju pārvadājumus, nepārvadājot pārējos pasažierus;
- (11) "Savienības autobusu pārvadātājs" ir uzņēmums, kas veic pasažieru pārvadājumus ar autobusu un kam ir derīga Kopienas atļauja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1073/2009 4. pantu;
- (12) "Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājs" ir uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē un kam ir atļauja veikt pasažieru pārvadājumus ar autobusu, un kam ir derīga starptautiskā pārvadājuma veikšanai izdota atļauja attiecībā uz atļautajiem pasažieru pārvadājumiem ar autobusu;
- (13) "pārvadātājs" ir vai nu kravas autopārvadātājs vai autobusu pārvadātājs;
- (14) "konkurences tiesības" ir jebkuri tiesību akti, kas attiecas uz šādām darbībām, ja tās varētu ietekmēt kravu autopārvadājumu vai autobusu pārvadājumu pakalpojumus:
- (a) rīcību, kurā ietverti šādi elementi:
- i) līgumus starp attiecīgi kravu autopārvadātājiem vai autobusu pārvadātājiem, kravu autopārvadātāju vai autobusu pārvadātāju apvienību lēmumus un saskaņotas darbības, kuru mērķis ir novērst, ierobežot vai kropļot konkurenci vai kuru sekas ir konkurences novēršana, ierobežošana vai kropļošana;
 - ii) viena vai vairāku kravu autopārvadātāju autobusu pārvadātājs vai autobusu pārvadātāju dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu;
 - iii) pasākumus, ko Apvienotā Karaliste veic vai patur spēkā attiecībā uz publiskiem uzņēmumiem un uzņēmumiem, kuriem Apvienotā Karaliste piešķir īpašas vai ekskluzīvas tiesības, un kas ir pretrunā ar i) vai ii) punktu;
- (b) attiecīgi kravu autopārvadātāju vai autobusu pārvadātāju koncentrācija, kas būtiski kavē efektīvu konkurenci, jo īpaši, radot vai nostiprinot dominējošu stāvokli;
- (15) "subsīdija" ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko valdība vai jebkura cita publiska iestāde jebkurā līmenī piešķir pārvadātājam un kas dod labumu, tostarp:
- (a) līdzekļu tieša piešķiršana, piemēram, dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā, iespējama līdzekļu tieša piešķiršana, un saistību pārņemšana, piemēram, aizdevuma garantijas, kapitāla iepludināšana, īpašumtiesības, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana;
 - (b) atteikšanās no ieņēmumiem vai tādu ieņēmumu neiekasēšana, kas citādi būtu iekasējami;
 - (c) tādu preču piegāde vai pakalpojumu sniegšana, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai preču vai pakalpojumu iegāde;
 - (d) maksājumi finansēšanas mehānismam vai uzticēšana privātai struktūrai vai tās norīkošana pildīt vienu vai vairākas a), b) un c) apakšpunktā minētās funkcijas,

kas parasti būtu valdības vai citas publiskas iestādes kompetencē un praksē nekādā būtiskā ziņā neatšķiras no valdību parastās prakses.

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

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

3. pants

Tiesības veikt atļautus kravu pārvadājumus

1. Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātāji var veikt atļautus kravu pārvadājumus saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem.
2. Fiziskas vai juridiskas personas, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē, var veikt šādu veidu atļautus kravu pārvadājumus, kam nav nepieciešama atļauja:
 - (a) pasta pārvadājumi kā vispārējais pakalpojums;
 - (b) bojātu vai avarējušu transportlīdzekļu pārvadājumi;
 - (c) kravu pārvadājumi ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru maksimālā pilnā masa, ietverot piekabju masu, nepārsniedz 3,5 tonnas;
 - (d) medikamentu, medicīnas ierīču, iekārtu un citu neatliekamas medicīniskas palīdzības sniegšanai vajadzīgu piederumu pārvadājumi, jo īpaši uz dabas katastrofu piemeklētām vietām;
 - (e) kravu pārvadājumi ar nosacījumu, ka:
 - i) pārvadājamā krava ir uzņēmuma īpašums vai uzņēmums to pārdevis, nopircis, iznomājis vai nomājis, izgatavojis, ieguvis, apstrādājis vai remontējis;
 - ii) brauciena mērķis ir atvest kravu uz uzņēmumu vai aizvest no tā, vai arī to pārvietot uzņēmuma teritorijā vai ārpus tās savām vajadzībām;

- iii) šādiem pārvadājumiem izmantotos mehāniskos transportlīdzekļus vada personāls, kas strādā uzņēmumā vai ir nodots uzņēmuma rīcībā saskaņā ar līgumsaistībām;
- iv) kravu pārvadāšanai izmantotie transportlīdzekļi ir uzņēmuma īpašumā, uzņēmums tos iegādājies uz nomaksu vai nomā, ar noteikumu, ka nomātie transportlīdzekļi atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti Direktīvā 2006/1/EK; un
- v) šādi pārvadājumi ir ne vairāk kā palīgdarbība uzņēmuma vispārējā darbībā.

4. pants

Tiesības veikt regulārus un speciālus regulārus autobusu pārvadājumus

1. Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātāji saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem var pārvadāt pasažierus ar autobusu, veicot regulārus un speciālus regulārus pārvadājumus.
2. Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem ir atļauja, kas izsniegta pirms šīs regulas piemērošanas dienas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1073/2009 6. līdz 11. pantu, lai veiktu atļautus regulārus un speciālus regulārus autobusu komercpārvadājumus.
3. Atļaujas, kas paliek spēkā saskaņā ar šā panta 2. punktu, var turpināt izmantot šā panta 1. punktā noteiktajiem mērķiem uz termiņu, kas nav ilgāks par 2021. gada 30. jūniju, ja tās ir atjaunotas saskaņā ar tādiem pašiem noteikumiem un nosacījumiem vai grozītas attiecībā uz pieturām, maksām vai grafiku, kā arī ievērojot Regulas (EK) Nr. 1073/2009 6. līdz 11. pantā paredzētos noteikumus un procedūras.
4. Fiziskas vai juridiskas personas, kas veic uzņēmējdarbību Apvienotajā Karalistē, atļautu pasažieru pārvadājumu ar autobusu nekomerciāliem un bezpeļņas mērķiem var veikt bez atļaujas, ja:
 - (a) attiecīgos pārvadājumus šī fiziskā vai juridiskā persona veic tikai kā palīgpakalpojumus, un
 - (b) izmantojamie transportlīdzekļi ir fiziskās vai juridiskās personas īpašums vai šī persona ir tos iegādājusies uz nomaksu, vai arī tie ir ilgtermiņa nomas līguma priekšmets un to vadītāji ir fiziskās vai juridiskās personas darbinieki, pati fiziskā persona, vai personāls, kas nodarbināts attiecīgajā uzņēmumā vai kas atbilstīgi līgumsaistībām nodots attiecīgā uzņēmuma rīcībā.

Uz minētajiem pārvadājumiem neattiecas nekādas Savienības atļauju izsniegšanas sistēmas, ja personai, kas veic darbību, ir valsts atļauja, kas izsniegta pirms šīs regulas pirmās piemērošanas dienas kā noteikts šīs regulas 12. panta 2. punkta pirmajā daļā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1073/2009 3. panta 2. punktu.

5. Transportlīdzekļa maiņa vai pārvadājuma pārtraukšana, lai dotu iespēju veikt brauciena daļu, izmantojot citu transporta veidu, neietekmē šīs regulas piemērošanu.

5. pants

Divpusējie nolīgumi vai vienošanās

Dalībvalstis nerisina sarunas un neiesaistās nekādos divpusējos nolīgumos vai vienošanās ar Apvienoto Karalisti par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā.

Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem vai Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem citādi nepiešķir nekādas tiesības, izņemot tās, kas piešķirtas saskaņā ar šo regulu, neskarot spēkā esošās daudzpusējās vienošanās.

6. pants

Sociālie un tehniskie noteikumi

Veicot atļautus kravu pārvadājumus vai pasažieru pārvadājums ar autobusu saskaņā ar šo regulu, ievēro šādus noteikumus:

- (a) attiecībā uz autotransporta apkalpes locekļiem un pašnodarbinātajiem autovadītājiem — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/15/EK¹⁰;
- (b) attiecībā uz dažiem sociālās jomas tiesību aktiem saistībā ar autotransportu — Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006¹¹ prasības;
- (c) attiecībā uz tahogrāfiem autotransportā – Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 165/2014¹² izklāstītās prasības;
- (d) attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/59/EK¹³;
- (e) attiecībā uz dažu autotransportlīdzekļu maksimālajiem pieļaujamajiem gabarītiem un masu — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/53/EK¹⁴;
- (f) attiecībā uz ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju mehāniskajos transportlīdzekļos — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Padomes Direktīvu 92/6/EEK¹⁵;
- (g) attiecībā uz drošības jostu un bērnu ierobežotājsistēmu obligātu lietošanu transportlīdzekļos — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Padomes Direktīvu 91/671/EEK¹⁶;

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/15/EK (2002. gada 11. marts) par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi (OV L 80, 23.3.2002., 35. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/59/EK (2003. gada 15. jūlijs) par dažu kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšanu un periodisku apmācību, par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Padomes Direktīvas 91/439/EEK grozīšanu un Padomes Direktīvas 76/914/EEK atcelšanu (OV L 226, 10.9.2003., 4. lpp.).

¹⁴ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

¹⁵ Padomes Direktīva 92/6/EEK (1992. gada 10. februāris) par ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu un izmantošanu noteiktu kategoriju transportlīdzekļos Kopienā (EK OV L 57, 2.3.1992., 27. lpp.).

- (h) attiecībā uz darba ņēmēju norīkošanu darbā — prasības, ko dalībvalstis noteikušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 96/71/EK¹⁷;
- (i) attiecībā uz pasažieru tiesībām – Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 181/2011¹⁸ izklāstītās prasības.

7. pants

Tiesību līdzvērtīgums

1. Komisija uzrauga tiesības, ko Apvienotā Karaliste piešķir Savienības kravu autopārvadātājiem un Savienības autobusu pārvadātājiem, un to īstenošanas nosacījumus.
2. Ja Komisija konstatē, ka tiesības, ko Apvienotā Karaliste piešķirusi Savienības kravu autopārvadātājiem vai Savienības autobusu pārvadātājiem, *de jure* vai *de facto* nav līdzvērtīgas tiesībām, kas saskaņā ar šo regulu piešķirtas Apvienotās Karalistes pārvadātājiem, vai ka šīs tiesības nav vienādi pieejamas visiem Savienības kravu autopārvadātājiem vai Savienības autobusu pārvadātājiem, tā nekavējoties un lai atjaunotu līdzvērtīgumu, pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 11. pantu ar mērķi:
 - (a) apturēt 3. panta 1. un 2. punkta vai 4. panta 1. līdz 4. punkta piemērošanu, ja Savienības pārvadātājiem netiek piešķirtas līdzvērtīgas tiesības vai ja piešķirtās tiesības ir minimālas;
 - (b) noteikt Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem vai Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem pieejamās maksimālās kapacitātes vai braucienu skaita ierobežojumus, vai abus; vai
 - (c) pieņemt darbības ierobežojumus, kas saistīti ar transportlīdzekļu tipiem vai ekspluatācijas nosacījumiem.

8. pants

Godīga konkurence

1. Komisija uzrauga apstākļus, kādos Savienības pārvadātāji konkurē ar Apvienotās Karalistes pārvadātājiem kravu autopārvadājumu un autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā, uz ko attiecas šī regula.
2. Ja Komisija konstatē, ka jebkuras šā panta 3. punktā minētās situācijas dēļ šā panta 1. punktā minētie apstākļi ir ievērojami nelabvēlīgāki par tiem, ko izmanto Apvienotās Karalistes pārvadātāji, tā nekavējoties un lai novērstu šo situāciju, pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 11. pantu ar mērķi:
 - (a) apturēt 3. panta 1. un 2. punkta vai 4. panta 1. līdz 4. punkta piemērošanu, ja konkurences apstākļi Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem vai Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem tik ļoti atšķiras no tiem konkurences apstākļiem, kas attiecas uz Savienības pārvadātājiem, ka otrajiem attiecīgo pakalpojumu sniegšana vairs nav ekonomiski izdevīga;

¹⁶ Padomes Direktīva 91/671/EEK (1991. gada 16. decembris) par drošības jostu un bērnu ierobežotājsistēmu obligātu lietošanu transportlīdzekļos (OV L 373, 31.12.1991., 26. lpp.).

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV L 18, 21.1.1997., 1. lpp.).

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 28.2.2011., 1. lpp.).

- (b) noteikt Apvienotās Karalistes kravu autopārvadātājiem vai Apvienotās Karalistes autobusu pārvadātājiem pieejamās maksimālās kapacitātes vai braucieni skaita ierobežojumus, vai abus; vai
 - (c) pieņemt darbības ierobežojumus, kas saistīti ar transportlīdzekļu tipiem vai ekspluatācijas nosacījumiem.
3. Šā panta 2. punktā minētos deleģētos aktus atbilstīgi minētajā punktā paredzētajiem nosacījumiem pieņem, lai novērstu šādas situācijas:
- (a) Apvienotā Karaliste piešķir subsīdijas;
 - (b) Apvienotā Karaliste nav pieņēmusi vai faktiski nepiemēro konkurences tiesības;
 - (c) Apvienotā Karaliste nav izveidojusi vai saglabājusi neatkarīgu konkurences iestādi;
 - (d) Apvienotās Karalistes piemēro tādas darba ņēmēju aizsardzības, drošības, drošuma vai vides aizsardzības standartus, kas ir zemāki par tiem, kas noteikti Savienības tiesību aktos, vai, ja Savienības tiesību aktos nav attiecīgu noteikumu, tie ir zemāki par tiem, ko piemēro visas dalībvalstis, vai, jebkurā gadījumā, zemāki par attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem;
 - (e) Apvienotā Karaliste saistībā ar atļauju piešķiršanu kravu autopārvadātājiem vai autobusu pārvadātājiem piemēro standartus, kas ir zemāki nekā Regulā (EK) Nr. 1071/2009 noteiktie standarti;
 - (f) Apvienotā Karaliste saistībā ar profesionālu autotransporta līdzekļu vadītāju kvalifikāciju un apmācību piemēro standartus, kas ir zemāki nekā Direktīvā 2003/59/EK noteiktie standarti;
 - (g) Apvienotā Karaliste piemēro ceļu nodevu un nodokļu uzlikšanas noteikumus, kas atšķiras no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/62/EK¹⁹ paredzētajiem noteikumiem; un
 - (h) jebkāda veida diskriminācija, kas vērsta pret Savienības pārvadātājiem.
4. Šā panta 1. punkta piemērošanas nolūkā Komisija var pieprasīt informāciju no Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm vai Apvienotās Karalistes pārvadātājiem. Ja viņi nesniedz pieprasīto informāciju samērīgā termiņā, ko noteikusi Komisija, vai sniedz nepilnīgu informāciju, Komisija var rīkoties saskaņā ar 2. punktu.

9. pants

Regulas (EK) Nr. 1072/2009 un (EK) Nr. 1073/2009 darbības jomas paplašināšana

1. Saistībā ar kravu pārvadājumiem starp Savienības teritoriju un Apvienotās Karalistes teritoriju, ko veic Savienības kravu autopārvadātājs, pamatojoties uz Apvienotās Karalistes piešķirtām tiesībām kā minēts šīs regulas 7. pantā, un kas ir līdzvērtīgas tām, kas piešķirtas saskaņā ar šo regulu, Regulu (EK) Nr. 1072/2009 piemēro attiecībā uz to brauciena daļu, kas tiek veikta iekraušanas vai izkraušanas dalībvalsts teritorijā.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

2. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem starp Savienības teritoriju un Apvienotās Karalistes teritoriju, ko veic Savienības autobusu pārvadātājs, pamatojoties uz Apvienotās Karalistes piešķirtām tiesībām, kā minēts šīs regulas 7. pantā, un kas ir līdzvērtīgas tām, kas piešķirtas saskaņā ar šo regulu, Regulu (EK) Nr. 1073/2009 piemēro attiecībā uz to brauciena daļu, kas tiek veikta pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas dalībvalsts teritorijā.

10. pants

Apspriešanās un sadarbība

1. Dalībvalstu kompetentās iestādes vajadzības gadījumā apspriežas un sadarbojas ar Apvienotās Karalistes kompetentajām iestādēm, lai nodrošinātu šīs regulas īstenošanu.
2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma bez liekas kavēšanās sniedz Komisijai jebkādu informāciju, kas iegūta saskaņā ar šā panta 1. punktu, vai jebkādu citu informāciju, kas ir būtiska 7. un 8. panta īstenošanai.

11. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 7. panta 2. punktā un 8. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz 2021. gada 30. jūnijam.
2. Pirms deleģētā akta pieņemšanas saskaņā ar 7. panta 2. punktu vai 8. panta 2. punktu Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
3. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

12. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Šo regulu piemēro no nākamās dienas pēc tam, kad Savienības tiesību akti vairs nav piemērojami Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā saskaņā ar Izstāšanās līguma 126. un 127. pantu.
Tomēr to nepiemēro, ja līdz minētajam datumam ir stājies spēkā starptautisks nolīgums par autopārvadājumiem, kas noslēgts starp Savienību un Apvienoto Karalisti.
3. Šo regulu beidz piemērot no dienas, kad vai nu stājas spēkā starptautisks nolīgums, kas noslēgts starp Savienību un Apvienoto Karalisti un kas reglamentē autotransportu, vai attiecīgi no dienas, kad to sāk provizoriski piemērot.
Izņemot pasažieru pārvadājumus ar autobusu, kas minēti 2. panta 3. punkta d) apakšpunktā, šīs regulas noteikumus, ko piemēro pasažieru pārvadājumiem ar autobusu, pārstāj piemērot dienā, kad attiecībā uz Savienību un Apvienoto Karalisti

stājas spēkā *Interbus* nolīguma Protokols par pasažieru regulāriem un speciāliem starptautiskiem pārvadājumiem ar autobusu.

4. Jebkurā gadījumā šo regulu beidz piemērot vēlākais 2021. gada 30. jūnijā.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*