



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 10 grudnia 2020 r.
(OR. en)

13903/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0362(COD)

UK 105
PREP-BXT 57
TRANS 591
CODEC 1318

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	10 grudnia 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 826 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu osób po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 826 final.

Zał.: COM(2020) 826 final

Bruksela, dnia 10.12.2020 r.
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

W dniu 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej¹ („umowa o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135² i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 tej umowy, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r.

W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE, Euratom) 2020/266 upoważniającą do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczących nowej umowy o partnerstwie³. Jak wynika z wytycznych negocjacyjnych, upoważnienie obejmuje między innymi elementy niezbędne do kompleksowego rozwiązania kwestii stosunków ze Zjednoczonym Królestwem w zakresie ruchu drogowego po zakończeniu okresu przejściowego.

Nie jest jednak pewne, czy umowa między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulująca ich przyszłe stosunki w tej dziedzinie wejdzie w życie przed upływem tego okresu.

Wszystkie prawa i obowiązki wynikające z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku transportu drogowego, ustanowione rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009⁴ i rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009⁵, wygasną w dniu 31 grudnia 2020 r., kiedy zakończy się okres przejściowy ustanowiony w umowie o wystąpieniu. Doprowadzi to do utraty ważności licencji wspólnotowych wydanych przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz przewoźnikom autobusowym i autokarowym, co oznacza utratę dostępu do unijnego rynku transportu drogowego towarów i przewozu osób przez posiadaczy takich licencji. Podobnie unijni przewoźnicy drogowego transportu towarów oraz przewoźnicy autobusowi i autokarowi, na podstawie istniejących licencji wspólnotowych, stracą automatyczny dostęp do rynku transportu drogowego towarów i przewozu osób w Zjednoczonym Królestwie.

Wynika z tego, że w przypadku braku porozumienia między Unią a Zjednoczonym Królestwem w tej kwestii, po zakończeniu okresu przejściowego, wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) stałby się jedynymi dostępnymi

¹ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

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

³ Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 53.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

ramami prawnymi, na których mogłaby opierać się ciągłość usług transportu drogowego towarów, pod warunkiem posiadania zezwolenia wydanego przez ECMT. Pojazd posiadający pozwolenie ECMT może przewozić towary między którymkolwiek z 43 państw uczestniczących w systemie, wśród których znajduje się 26 państw członkowskich UE (wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Cypru), Zjednoczone Królestwo oraz 16 innych państw. Po przeprowadzeniu międzynarodowego drogowego transportu towarów z państwa rejestracji pojazdu do innego państwa uczestniczącego w systemie ECMT, zanim pojazd powróci do państwa, w którym jest zarejestrowany, może przeprowadzić jeszcze do trzech przewozów, które nie będą przeprowadzane przez państwo rejestracji.

Liczba zezwoleń ECMT dla każdego państwa członkowskiego jest ograniczona, a pozwolenia na 2021 r. zostały już przydzielone na szczeblu krajowym przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego. Ich liczby nie można zwiększyć w krótkim czasie. Kwoty ECMT są ustalane corocznie, a wszelkie zmiany liczby zezwoleń przydzielanych państwu uczestniczącemu w systemie ECMT muszą być uzgadniane jednomyślnie przez wszystkie państwa uczestniczące w systemie ECMT.

Jak już podkreślono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/501 przyjętym w dniu 25 marca 2019 r.⁶, uwzględniając wolumeny usług transportu drogowego towarów oraz wolumeny towarów przewożonych transportem drogowym między Zjednoczonym Królestwem a Unią (około 51 mln ton w 2019 r.; około 29 mln ton z Unii do Zjednoczonego Królestwa i około 22 mln ton ze Zjednoczonego Królestwa do Unii), oczywiste jest, że poleganie wyłącznie na systemie kwot ECMT nie stanowi obecnie odpowiedniego rozwiązania w celu zapewnienia podstawowych połączeń w zakresie transportu drogowego towarów bezpośrednio po zakończeniu okresu przejściowego.

Transport drogowy towarów między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi leży prawie całkowicie w gestii przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa i Unii. Jeżeli przewoźnicy ci straciliby prawo do świadczenia usług transportu drogowego towarów między Zjednoczonym Królestwem a Unią, spowodowałoby to poważne zakłócenia, w tym w zakresie porządku publicznego.

W zakresie przewozu osób autobusami i autokarami, w przypadku braku porozumienia między Unią a Zjednoczonym Królestwem w tej kwestii, umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami⁷ („umowa INTERBUS”) stanowi jedyne dostępne ramy prawne, które po zakończeniu okresu przejściowego mogą stanowić podstawę dla przewozu pasażerów autobusami i autokarami między Unią a Zjednoczonym Królestwem. Zjednoczone Królestwo złożyło dokument przystąpienia do umowy INTERBUS w dniu 29 października 2020 r. Z dniem 1 stycznia 2021 r. państwo to stanie się zatem umawiającą się stroną. Umowa INTERBUS obejmuje jednak wyłącznie usługi okazjonalne i w związku z tym jest nieodpowiednia, aby przeciwdziałać zakłóceniom wynikającym z końca stosowania prawa Unii do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, zważywszy na dużą liczbę osób, które nadal będą chciały podróżować między Unią a Zjednoczonym Królestwem. Umawiające się Strony wynegocjowały protokół do umowy INTERBUS, który obejmuje usługi regularne

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/501 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów i przewozu osób w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii (Dz.U. L 85 z 27.3.2019, s. 39).

⁷ Dz.U. L 321 z 26.11.2002, s. 13.

i szczególne usługi regularne autokarowych i autobusowych przewozów osób, przewiduje się jednak, że nie wejdzie on w życie wystarczająco wcześnie, aby stanowić realne alternatywne rozwiązanie w okresie bezpośrednio po zakończeniu okresu przejściowego. W związku z tym w przypadku usług regularnych i szczególnych usług regularnych autokarowych i autobusowych przewozów osób obecne instrumenty nie uwzględniają potrzeb takich usług między Unią, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem, z drugiej strony.

Transgraniczne usługi przewozu autokarowego i autobusowego między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej mają szczególne znaczenie dla społeczności zamieszkujących regiony przygraniczne, gdyż zapewniają podstawową łączność między społecznościami, między innymi w ramach wspólnej strefy podróżowania. Nie istnieje żaden instrument, który mógłby uwzględnić potrzebę zabierania i dowożenia pasażerów w regionach po drugiej stronie granicy przez przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego wykonujących usługi regularne lub szczególne usługi regularne. Rentowność wielu usług transgranicznych jest jednak zagrożona w przypadku braku prawa do wykonywania przewozów kabotażowych. W związku z tym właściwe jest, aby Unia przyjęła tymczasowe i ograniczone w czasie środki awaryjne w celu złagodzenia potencjalnych negatywnych skutków dla połączeń między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

Celem niniejszego wniosku jest zatem ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport drogowy towarów oraz świadczenie usług regularnych i szczególnych usług regularnych autokarowych i autobusowych przewozów osób między Unią, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem, z drugiej strony, po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu (art. 1). Środki te mają na celu utrzymanie podstawowych połączeń przez ściśle określony okres (art. 2).

Gibraltar nie jest objęty zakresem terytorialnym niniejszego rozporządzenia i wszelkie występujące w nim odniesienia do Zjednoczonego Królestwa nie obejmują Gibraltaru.

Po pierwsze (art. 3) proponowane rozporządzenie przewiduje jednostronne przyznanie praw do dwustronnego transportu przewoźnikom drogowego transportu towarów mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, tak aby mogli oni nadal przewozić towary między swoim terytorium a Unią.

Proponowane rozporządzenie przewiduje również (art. 4) jednostronne przyznanie praw do dwustronnego przewozu osób autokarami i autobusami w ramach usług regularnych lub szczególnych usług regularnych przewoźnikom autobusowym i autokarowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, tak aby mogli oni nadal przewozić pasażerów między swoim terytorium a Unią. Rozporządzenie przewiduje ponadto jednostronne przyznanie praw do zabierania i dowożenia pasażerów w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych oraz szczególnych usług regularnych między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej;

Prawa przyznane przewoźnikom drogowym ze Zjednoczonego Królestwa muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii mającymi zastosowanie do przewoźników transportu drogowego towarów i przewozu drogowego osób (art. 6) oraz z równoważnymi prawami przyznanymi przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom drogowym Unii. Proponowane rozporządzenie ustanawia mechanizm (art. 7) w celu zapewnienia, by prawa, z których korzystają unijni przewoźnicy drogowi w Zjednoczonym Królestwie, były równoważne

prawom przyznanym przewoźnikom drogowym ze Zjednoczonego Królestwa na podstawie proponowanego rozporządzenia. W przeciwnym przypadku Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w drodze aktów delegowanych, niezbędnych środków w celu zaradzenia tej sytuacji, w tym ograniczenia dopuszczalnych zdolności przewozowych dostępnych dla przewoźników drogowych ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczenia liczby możliwych przejazdów, lub wprowadzenia obydwu tych środków. Ocenę poziomu równoważności i przyjęcie przez Komisję środków naprawczych powiązано nie tylko ze ścisłą i formalną równoważnością obu porządków prawnych, gdyż między poszczególnymi rynkami istnieją wyraźne różnice oraz, aby uniknąć mechanicznego kopiowania rozwiązań, które mogłyby w ostatecznym rozrachunku okazać się sprzeczne z interesem Unii.

Proponowane rozporządzenie, mimo że ma na celu tymczasowe zapewnienie podstawowych połączeń dla transportu drogowego towarów i przewozu drogowego osób, ustanawia elastyczny mechanizm zapewniający unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego sprawiedliwe i równe szanse na konkurowanie z przewoźnikami drogowego transportu towarów oraz przewoźnikami świadczącymi usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa. Utrzymanie równych warunków działania wymaga, aby nawet po zakończeniu okresu przejściowego Zjednoczone Królestwo nadal stosowało wystarczająco wysokie i porównywalne standardy w dziedzinie transportu drogowego towarów i przewozu drogowego osób w odniesieniu do: uczciwej konkurencji, w tym regulacji karteli, nadużywania pozycji dominującej i łączenia przedsiębiorstw; zakazu wypłacania nieuzasadnionych dotacji rządowych; ochrony pracowników i wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego; ochrony środowiska; bezpieczeństwa i ochrony lub w odniesieniu do udzielania licencji przewoźnikom drogowym lub kwalifikacji, szkoleń i kontroli medycznych dla kierowców zawodowych. Należy ponadto zagwarantować, aby unijni przewoźnicy drogowi nie byli dyskryminowani w Zjednoczonym Królestwie, ani *de iure*, ani *de facto*. W związku z tym proponowane rozporządzenie nakłada na Komisję (art. 8) zadanie monitorowania warunków konkurencji między przewoźnikami drogowymi z Unii, z jednej strony, i przewoźnikami drogowymi ze Zjednoczonego Królestwa, z drugiej strony, oraz upoważnia ją do przyjmowania, w drodze aktów delegowanych, niezbędnych środków zapewniających stałe spełnienie tych warunków.

Niezbędne procedury ustanawia się w taki sposób, aby umożliwić państwom członkowskim i Komisji sprawdzanie, czy przewoźnicy drogowi ze Zjednoczonego Królestwa przewożący towary lub osoby na podstawie niniejszego rozporządzenia posiadają licencje lub świadectwa wydane zgodnie z odpowiednimi normami, czy wszystkie odpowiednie przepisy krajowe i unijne są przestrzegane oraz czy przyznane prawa nie są przekraczane.

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 obejmują już część przejazdu między państwem członkowskim a państwem trzecim na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które przebiega tranzyt. Konieczne jest zapewnienie, aby rozporządzenia te miały również zastosowanie do części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku do przewozu towarów oraz do części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, w którym zabiera się lub do którego dowozi się pasażerów w przypadku usług autokarowych i autobusowych (art. 9). Rozszerzenie takie zapewni, aby unijni przewoźnicy mogli wykonywać przewozy typu cross-trade do Zjednoczonego Królestwa lub ze Zjednoczonego Królestwa, a także dodatkowe przystanki podczas wykonywanego przez nich przewozu pasażerów.

Przewidziano jednoznaczny przepis, przypominający, że państwa członkowskie nie mogą negocjować ani zawierać żadnych dwustronnych umów o transporcie drogowym ze Zjednoczonym Królestwem w kwestiach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, ani nie mogą w inny sposób przyznawać przewoźnikom drogowym ze Zjednoczonego Królestwa jakichkolwiek innych praw, niż przewidziane w niniejszym rozporządzeniu (art. 5). Niemniej odpowiednie właściwe organy będą mogły współpracować w zakresie niezbędnym do prawidłowego wykonania rozporządzenia (art. 10), tak aby w jak najmniejszym stopniu zostało zakłócone zarządzanie usługami transportu drogowego towarów i usługami przewozów autokarowych i autobusowych, które będą nadal świadczone po dniu 31 grudnia 2020 r.

W art. 11 ustanowiono przepisy dotyczące wykonywania przekazanych Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych w celu zapewnienia, aby prawa przysługujące unijnym przewoźnikom drogowym w Zjednoczonym Królestwie były równoważne z prawami przyznanymi przewoźnikom drogowym ze Zjednoczonego Królestwa oraz aby przewoźnicy unijni nie byli dyskryminowani w Zjednoczonym Królestwie.

Art. 12 stanowi, że niniejsze rozporządzenie zaczyna być stosowane z chwilą zakończenia okresu przejściowego ustanowionego w umowie o wystąpieniu, jeżeli umowa regulująca transport drogowy ze Zjednoczonym Królestwem nie wejdzie w życie, i przestaje mieć zastosowanie najpóźniej w dniu 30 czerwca 2021 r. Rozporządzenie przestanie mieć zastosowanie wcześniej, jeżeli umowa regulująca transport drogowy ze Zjednoczonym Królestwem wejdzie w życie lub będzie tymczasowo stosowana, w zależności od przypadku, przed tą datą. Z wyjątkiem przepisów szczegółowych mających zastosowanie w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych i szczególnych usług regularnych między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej, rozporządzenie przestaje również mieć zastosowanie z wcześniejszym dniem w przypadku przepisów, które odnoszą się do drogowego transportu pasażerskiego, jeżeli protokół do umowy INTERBUS dotyczący międzynarodowych regularnych i szczególnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami wejdzie w życie w Unii i w Zjednoczonym Królestwie.

Niniejszy akt jest częścią pakietu środków, które przyjmuje Komisja.

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

Niniejsze proponowane rozporządzenie ma być *lex specialis*, które rozwiązałoby niektóre konsekwencje wynikające z faktu, że przepisy unijne regulujące transport drogowy towarów oraz przewóz drogowy osób autobusami i autokarami, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1073/2009, nie będą już miały zastosowania do przewozu drogowego towarów i osób między Zjednoczonym Królestwem, z jednej strony, a Unią, z drugiej strony. Proponowane warunki ograniczają się do elementów niezbędnych do uniknięcia niewspółmiernych zakłóceń w tym zakresie. Mają one obowiązywać tylko przez ograniczony czas. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni spójny z obowiązującym prawodawstwem, a w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 i rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek uzupełnia przepisy Unii regulujące transport drogowy towarów, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 oraz przepisy Unii regulujące międzynarodowe usługi autokarowe i autobusowe, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1073/2009. Szczególny cel i kontekst niniejszego rozporządzenia oraz jego jednostronny charakter wymagają restrykcyjnego podejścia przy przyznawaniu praw, a także ustanowienia przepisów szczegółowych służących zachowaniu równości praw i równych warunków działania.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną jest art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość**

Art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 i art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 zastrzegają dla Unii kompetencje w zakresie odpowiednich umów z państwami trzecimi. W przypadku braku takiej umowy proponowany akt ma na celu ustanowienie podstawowych połączeń, pod warunkiem przyznania równoważnych praw przez Zjednoczone Królestwo. Takie połączenia byłyby zapewnione w równym stopniu w odniesieniu do ruchu z i do wszystkich punktów w Unii, co pozwoliłoby uniknąć zakłóceń na rynku wewnętrznym. Działania na poziomie Unii są zatem niezbędne, a spodziewane rezultaty nie mogą zostać osiągnięte poprzez działania na szczeblu państw członkowskich.

- **Proporcjonalność**

Rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, uznaje się za proporcjonalne, ponieważ pozwoli ono uniknąć niewspółmiernych zakłóceń w sposób, który zapewni jednocześnie unijnym przewoźnikom drogowym równe warunki konkurencji. Wniosek nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia postawionego celu. Jest tak w szczególności w odniesieniu do warunków, na podstawie których przyznano odpowiednie prawa, co między innymi dotyczy potrzeby przyznania równoważnych praw przez Zjednoczone Królestwo i uczciwej konkurencji, a także w odniesieniu do ograniczonego czasowo obowiązywania tego systemu.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ akt reguluje kwestie ściśle związane z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 i rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009 oraz ma, podobnie jak te rozporządzenia, zapewnić w pełni zharmonizowane warunki konkurencji, powinien także mieć formę rozporządzenia. Forma ta stanowi również najlepszą odpowiedź na pilny charakter sytuacji/kontekst, ponieważ czas dostępny przed zakończeniem okresu przejściowego (w przypadku braku umowy obejmującej przewóz drogowy towarów i osób obowiązującej do tego dnia) jest zbyt krótki, aby dokonać transpozycji przepisów zawartych w dyrektywie.

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

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

Nie mają zastosowania ze względu na wyjątkowy, tymczasowy i jednorazowy charakter zdarzenia powodującego konieczność powstania niniejszego wniosku, które nie ma związku z celami obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Wyzwania wynikające z negocjacji umowy między Unią a Zjednoczonym Królestwem oraz ich możliwe rozwiązania były omawiane przez różne zainteresowane strony i przedstawiciele państw członkowskich.

Fakt, że okres przejściowy określony w umowie o wystąpieniu kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r., konieczność przygotowania się na nieuniknione zmiany w dniu 1 stycznia 2021 r. oraz ewentualne dodatkowe środki, które należy przewidzieć w przypadku braku porozumienia, zostały omówione z przedstawicielami państw członkowskich i różnymi zainteresowanymi stronami z sektora transportu drogowego w kontekście spotkań przekrojowych i szczegółowych, które odbyły się w Brukseli i w państwach członkowskich.

Wspólnym tematem w przedstawionych opiniach była potrzeba interwencji regulacyjnej w celu utrzymania pewnego poziomu połączeń w zakresie przewozu drogowego towarów i osób. Jeżeli chodzi o dostęp do unijnego rynku transportu drogowego towarów i przewozu osób, zainteresowane strony nie są w stanie przyjąć własnych środków awaryjnych w celu złagodzenia szkodliwych skutków ewentualnego braku umowy o partnerstwie.

Kilka państw członkowskich podkreśliło w szczególności potrzebę przyjęcia na szczeblu UE środków awaryjnych w celu zapewnienia podstawowych połączeń między Unią, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem, z drugiej strony, w przypadku braku umowy obejmującej przewóz drogowy towarów i osób. Podkreślono, że wielostronny system kwot ECMT nie stanowi wystarczającego i odpowiedniego mechanizmu awaryjnego ze względu na jego ograniczenia ilościowe i jakościowe.

Podkreślono również, że umowa INTERBUS obejmuje jedynie usługi okazjonalne oraz że nie istnieje odpowiednia opcja rezerwowa dla usług regularnych i szczególnych usług regularnych, biorąc pod uwagę, że nie oczekuje się, by protokół do umowy INTERBUS dotyczący usług regularnych i szczególnych usług regularnych przewozu osób wszedł w życie w odpowiednim czasie dla Unii i Zjednoczonego Królestwa. Podkreślono również szczególną potrzebę transgranicznych usług przewozu autokarowego i autobusowego między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej.

Uwagi te zostały należycie uwzględnione podczas przygotowywania niniejszego wniosku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Odpowiednie zainteresowane strony podzieliły się z Komisją kilkoma formami oceny skutków dla sektora transportu drogowego wynikających z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE.

W wyniku tych ocen stwierdzono, że jedyny dostępny mechanizm awaryjny dla sektora transportu drogowego towarów, a mianowicie wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT), byłby niewystarczający do zaspokojenia potrzeb sektora. Brak zezwoleń dostępnych na 2021 r. prawdopodobnie doprowadziłby do poważnych zakłóceń, a dwustronny przepływ drogowy towarów i pasażerów może nie zostać w pełni pokryty. Ponad 80 % operacji transportu drogowego towarów między Zjednoczonym Królestwem a Unią jest obecnie realizowanych przez przewoźników z siedzibą w Unii. W interesie Unii leży zapewnienie ram, które nie ograniczają bezpodstawnie dwustronnego transportu drogowego towarów.

Zainteresowane strony podkreślały również potrzebę zapewnienia ciągłości usług regularnych i szczególnych usług regularnych przewozu autokarowego i autobusowego między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i ograniczone potrzeby w okresie, w którym wdrażana będzie zmiana statusu Zjednoczonego Królestwa. Nie są dostępne żadne znacząco inne ani różniące się formalnie warianty strategiczne oprócz proponowanego.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Nie dotyczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej³ („umowa o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135⁴ i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 tej umowy, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r. W dniu 25 lutego 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE, Euratom) 2020/266 upoważniającą do podjęcia negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczących

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁴ Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1).

nowej umowy o partnerstwie⁵. Jak wynika z wytycznych negocjacyjnych, upoważnienie obejmuje między innymi elementy niezbędne do kompleksowego rozwiązania kwestii stosunków ze Zjednoczonym Królestwem w zakresie ruchu drogowego po zakończeniu okresu przejściowego. Nie jest jednak pewne, czy umowa między Unią a Zjednoczonym Królestwem regulująca ich przyszłe stosunki w dziedzinie drogowego transportu towarów i przewozu pasażerów wejdzie w życie od zakończenia tego okresu.

- (2) Z końcem okresu przejściowego i w przypadku braku jakichkolwiek przepisów szczególnych wszystkie prawa i obowiązki wynikające z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku, ustanowione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009⁶ oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009⁷, wygasłyby w zakresie, w jakim dotyczy to stosunków między Zjednoczonym Królestwem a Unią i jej państwami członkowskimi.
- (3) W takiej sytuacji międzynarodowy drogowy transport towarów i przewóz osób między Unią a Zjednoczonym Królestwem zostanie poważnie zakłócony.
- (4) Gibraltar nie jest objęty zakresem terytorialnym niniejszego rozporządzenia i wszelkie występujące w nim odniesienia do Zjednoczonego Królestwa nie obejmują Gibraltar.
- (5) Wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) stanowi jedyne inne dostępne ramy prawne, które mogłyby stanowić podstawę dla transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem. Jednakże ze względu na ograniczoną liczbę zezwoleń obecnie dostępnych w ramach systemu EKMT oraz ograniczony zakres objętych nim rodzajów operacji transportu drogowego, obecnie system nie jest w stanie w pełni sprostać potrzebom w zakresie transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (6) Przewiduje się również poważne zakłócenia, w tym w odniesieniu do porządku publicznego, w kontekście usług przewozu drogowego osób. Po zakończeniu okresu przejściowego umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami („umowa INTERBUS”) stanowi jedyne dostępne ramy prawne, które mogłyby stanowić podstawę przewozu autobusowego i autokarowego osób między Unią a Zjednoczonym Królestwem. W dniu 1 stycznia 2021 r. Zjednoczone Królestwo stanie się niezależną Umawiającą się Stroną umowy INTERBUS. Umowa INTERBUS obejmuje jednak jedynie usługi okazjonalne i w związku z tym jest nieodpowiednia, aby zaradzić zakłóceniom związanym ze świadczeniem międzynarodowych usług autokarowych i autobusowych między Zjednoczonym Królestwem a Unią wynikającym z zakończenia okresu przejściowego. Wynegocjowano protokół do umowy INTERBUS dotyczący usług regularnych i szczególnych usług regularnych przewozów osób, a Zjednoczone Królestwo powinno go jak najszybciej ratyfikować. Nie oczekuje się jednak, że protokół wejdzie w życie w terminie umożliwiającym zaproponowanie realnego rozwiązania

⁵ Dz.U. L 58 z 27.2.2020, s. 53.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

alternatywnego na okres bezpośrednio po zakończeniu okresu przejściowego. W związku z tym dostępne instrumenty nie uwzględniają potrzeb w zakresie usług regularnych i szczególnych usług regularnych przewozu osób autobusami i autokarami między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

- (7) W celu uniknięcia poważnych zakłóceń, w tym związanych z porządkiem publicznym, konieczne jest zatem ustanowienie tymczasowego zestawu środków umożliwiających przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego posiadającym licencję w Zjednoczonym Królestwie dokonywanie transportu drogowego towarów i przewozu osób między Zjednoczonym Królestwem a Unią lub z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich. W celu zapewnienia odpowiedniej równowagi między Zjednoczonym Królestwem a Unią, przyznane w ten sposób prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw oraz podlegać określonym warunkom zapewniającym uczciwą konkurencję.
- (8) Transgraniczne usługi przewozu autokarowego i autobusowego między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej mają szczególne znaczenie dla społeczności zamieszkujących regiony przygraniczne, gdyż zapewniają podstawową łączność między społecznościami, między innymi w ramach wspólnej strefy podróży. W związku z tym należy utrzymać zezwolenie na zabieranie i dowożenie pasażerów przez przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa w regionach przygranicznych Irlandii w ramach międzynarodowych usług autokarowego i autobusowego przewozu osób między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej.
- (9) W celu odzwierciedlenia tymczasowego charakteru zestawu środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, nie tworząc przy tym precedensu, powinien on obowiązywać przez krótki okres. W odniesieniu do operacji transportu drogowego towarów ograniczenie czasowe zostaje wprowadzone z myślą o możliwych ustaleniach dotyczących podstawowych połączeń w ramach systemu EKMT, z zastrzeżeniem wejścia w życie przyszłej umowy regulującej transport drogowy towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem, jak i przyszłych unijnych przepisów dotyczących transportu. W zakresie przewozu osób autobusami i autokarami, ograniczenia czasowe wprowadza się, aby umożliwić wejście w życie protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego usług regularnych i szczególnych usług regularnych oraz zastosowanie go do Zjednoczonego Królestwa, przez ratyfikację przez Zjednoczone Królestwo protokołu albo przystąpienie do tego protokołu, bez uszczerbku dla ewentualnego przyszłego porozumienia w tej sprawie między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (10) Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 TUE niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (11) Z uwagi na pilny charakter sprawy związanej z zakończeniem okresu przejściowego, o którym mowa powyżej, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu

o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

- (12) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym i być stosowane od dnia następującego po zakończeniu okresu przejściowego ustanowionego w umowie o wystąpieniu, chyba że do tego dnia wejdzie w życie umowa regulująca transport drogowy zawarta ze Zjednoczonym Królestwem. Niniejsze rozporządzenie powinno przestać mieć zastosowanie z dniem wejścia w życie lub z dniem rozpoczęcia tymczasowego stosowania umowy międzynarodowej regulującej transport drogowy w odniesieniu do obu Stron. Z wyjątkiem przepisów szczegółowych mających zastosowanie w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych i szczególnych usług regularnych między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej, prawo do wykonywania usług regularnych i szczególnych usług regularnych autokarowych i autobusowych powinno przestać mieć zastosowanie z dniem wejścia w życie w odniesieniu do Unii i Zjednoczonego Królestwa protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego międzynarodowego regularnego i szczególnego autokarowego i autobusowego przewozu osób. Niniejsze rozporządzenie powinno w każdym przypadku przestać mieć zastosowanie w dniu 30 czerwca 2021 r.
- (13) W razie konieczności, aby zaspokoić potrzeby rynku, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w celu przywrócenia równoważności praw przyznanych przez Unię przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa oraz przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa z prawami przyznanymi przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, w tym w sytuacji, gdy prawa są przyznawane przez Zjednoczone Królestwo na podstawie kryterium państwa członkowskiego pochodzenia lub w inny sposób i nie są w równej mierze dostępne dla wszystkich unijnych przewoźników, a także w celu zaradzenia przypadkom nieuczciwej konkurencji ze szkodą dla unijnych przewoźników drogowego transportu towarów i unijnych przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego.
- (14) Akty delegowane powinny być zgodne z zasadą proporcjonalności, a zatem ich warunki powinny być współmierne do problemów wynikających z nieprzyznania równoważnych praw lub z nieuczciwych warunków konkurencji. Komisja powinna przewidzieć zawieszenie stosowania niniejszego rozporządzenia jedynie w najpoważniejszych przypadkach, w których unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego Zjednoczone Królestwo nie przyznało równoważnych praw lub jeżeli przyznane prawa są minimalne, lub w przypadku gdy warunki konkurencji dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa oraz przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa różnią się tak znacznie od warunków konkurencji dla unijnych przewoźników, że świadczenie tych usług przez unijnych przewoźników nie jest dla nich opłacalne.
- (15) Przyjmując akty delegowane, szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie

ekspertów, oraz aby konsultacje te były przeprowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁸. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Należy zapewnić, aby każdy taki akt delegowany nie wpływał bezpodstawnie na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe środki regulujące transport drogowy towarów oraz świadczenie usług regularnych i szczególnych usług regularnych autokarowych i autobusowych przewozów osób między Unią a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu.

Artykuł 2
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza,

⁸ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- a) w odniesieniu do transportu towarów, pojazd silnikowy zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie lub też zespół pojazdów, spośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie, wykorzystywany wyłącznie do transportu towarów, będący własnością przedsiębiorstwa, zakupiony przez nie na warunkach odroczenia płatności albo będący przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełnia warunki określone w dyrektywie 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁹,
 - b) a w odniesieniu do przewozu osób oznacza autobus lub autokar;
- 2) „dozwolony transport towarów” oznacza:
- a) przejazd pojazdu z ładunkiem, z terytorium Unii na terytorium Zjednoczonego Królestwa lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich lub państw trzecich, lub bez takiego tranzytu;
 - b) przejazd pojazdu z ładunkiem z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez terytorium Unii;
 - c) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a) i b);
- 3) „dozwolony autokarowy i autobusowy przewóz osób” oznacza:
- a) przejazd autobusu lub autokaru w celu przewiezienia pasażerów z terytorium Unii na terytorium Zjednoczonego Królestwa lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich lub państw trzecich, lub bez takiego tranzytu;
 - b) przejazd autobusu lub autokaru w celu przewiezienia pasażerów z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez terytorium Unii;
 - c) przejazd bez pasażerów w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a) i b);
 - d) zabieranie i dowożenie pasażerów w przygranicznym regionie Irlandii w ramach świadczenia międzynarodowych usług regularnych oraz szczególnych usług regularnych między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej;
- 4) „przygraniczny region Irlandii” oznacza hrabstwa Irlandii, które sąsiadują z granicą lądową między Irlandią a Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do Irlandii Północnej;
- 5) „unijny przewoźnik drogowego transportu towarów” oznacza przedsiębiorstwo prowadzące transport drogowy towarów i posiadające ważną licencję wspólnotową zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;

⁹ Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

- 6) „przewoźnik drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa” oznacza przedsiębiorstwo mające siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, które otrzymało pozwolenie na wykonywanie transportu drogowego towarów i posiada ważną licencję wydaną do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego transportu towarów;
- 7) „licencja Zjednoczonego Królestwa” oznacza, w przypadku wydania jej przewoźnikowi drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa, licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego transportu towarów, a w przypadku wydania jej przewoźnikowi świadczącemu usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa, oznacza licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego autokarowego i autobusowego przewozu osób;
- 8) „autobus lub autokar” oznacza pojazd zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie, który jest, z racji swojej konstrukcji i wyposażenia, dostosowany i przeznaczony do przewozu więcej niż dziewięciu pasażerów łącznie z kierowcą;
- 9) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;
- 10) „szczególne usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;
- 11) „unijny przewoźnik świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego” oznacza przedsiębiorstwo wykonujące autokarowe i autobusowe przewozy osób oraz posiadające ważną licencję wspólnotową zgodnie z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009;
- 12) „przewoźnik świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa” oznacza przedsiębiorstwo mające siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, które jest uprawnione do wykonywania autokarowych i autobusowych przewozów osób i posiada ważną licencję do celów transportu międzynarodowego w odniesieniu do dozwolonego autokarowego i autobusowego przewozu osób;
- 13) „przewoźnik” oznacza przewoźnika drogowego transportu towarów lub przewoźnika świadczącego usługi przewozu autokarowego i autobusowego;
- 14) „prawo konkurencji” oznacza każde prawo, które odnosi się do następujących zachowań, w przypadku gdy może mieć to wpływ na usługi transportu drogowego towarów lub usługi przewozów autokarowych i autobusowych:
 - a) czynności polegające na:
 - (i) umowach między, odpowiednio, przewoźnikami drogowego transportu towarów lub przewoźnikami świadczącymi usługi przewozu autokarowego i autobusowego, decyzjach stowarzyszeń przewoźników drogowego transportu towarów lub przewoźników świadczących usługi

przewozu autokarowego i autobusowego i uzgodnionych praktykach, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie konkurencji, jej ograniczenie lub zakłócenie;

- (ii) nadużyciach pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika drogowego transportu towarów lub przewoźnika świadczącego usługi przewozu autokarowego i autobusowego;
 - (iii) środkach przyjętych lub utrzymanych w mocy przez Zjednoczone Królestwo w przypadku przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym Zjednoczone Królestwo przyznaje prawa specjalne lub wyłączne i które są sprzeczne z ppkt (i) lub (ii);
- b) koncentracji, odpowiednio, między przewoźnikami drogowego transportu towarów lub przewoźnikami świadczącymi usługi przewozu autokarowego i autobusowego w znaczącym stopniu zakłócającej efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
- 15) „dotacja” oznacza każdy przynoszący korzyści wkład finansowy przyznany przewoźnikowi przez rząd lub inny podmiot publiczny na dowolnym szczeblu, w tym:
- a) bezpośrednie przekazanie środków finansowych, takich jak przysporzenia, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego; potencjalne bezpośrednie przekazanie środków finansowych; oraz przejęcie zobowiązań, w formie na przykład gwarancji kredytowych, zastrzyków kapitałowych, praw własności, ochrony przed bankructwem lub ubezpieczenia;
 - b) utratę lub niepobranie należnego dochodu;
 - c) dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż związanych z ogólną infrastrukturą lub zakup towarów lub usług;
 - d) dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie bądź zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonania jednej lub większej liczby funkcji, o których mowa w lit. a), b) i c), które zazwyczaj byłyby powierzone rządowi lub innemu podmiotowi publicznemu i w rzeczywistości nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy.

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

- 16) „niezależny organ ochrony konkurencji” oznacza organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie prawa konkurencji oraz za kontrolę dotacji, a także spełniający następujące warunki:
- a) urząd jest niezależny pod względem operacyjnym i odpowiednio wyposażony w zasoby niezbędne do wykonywania jego zadań;

- b) wykonując swoje obowiązki i korzystając ze swoich uprawnień, organ posiada niezbędne gwarancje niezależności od wpływów politycznych lub innych wpływów zewnętrznych i działa bezstronnie;
 - c) decyzje tego organu podlegają kontroli sądowej;
- 17) „dyskryminacja” oznacza każde nieposiadające obiektywnego uzasadnienia rozróżnienie w odniesieniu do dostaw towarów lub świadczenia usług, w tym usług publicznych, wykorzystywanych w celu świadczenia usług transportu drogowego towarów lub usług przewozów autokarowych lub autobusowych, lub w odniesieniu do ich traktowania przez organy publiczne istotne dla takich usług;
- 18) „terytorium Unii” oznacza terytorium państw członkowskich, do których zastosowanie mają TUE i TFUE na warunkach określonych w tych Traktatach.

Artykuł 3

Prawo do wykonywania dozwolonego transportu towarów

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

- (iv) pojazdy transportujące towary są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności albo są przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki określone w dyrektywie 2006/1/WE; oraz
- (v) transport taki jest jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do ogółu działalności przedsiębiorstwa;

Artykuł 4

Prawo do wykonywania autokarowego i autobusowego przewozu osób stanowiącego usługi regularne i szczególne usługi regularne

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

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

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

Artykuł 5

Umowy lub porozumienia dwustronne

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

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

Artykuł 6

Przepisy socjalne i techniczne

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

- a) w odniesieniu do osób pracujących w trasie i kierowców pracujących na własny rachunek – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰;
- b) w odniesieniu do niektórych przepisów prawa socjalnego dotyczących transportu drogowego – wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹;
- c) w odniesieniu do tachografów stosowanych w transporcie drogowym – wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014¹²;
- d) w odniesieniu do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³;

¹⁰ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

¹¹ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

- e) w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i obciążeń niektórych pojazdów drogowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE¹⁴;
- f) w odniesieniu do montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 92/6/EWG¹⁵;
- g) w odniesieniu do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 91/671/EWG¹⁶;
- h) w odniesieniu do delegowania pracowników – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁷;
- i) w odniesieniu do praw pasażerów – wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011¹⁸;

Artykuł 7
Równoważność praw

1. Komisja monitoruje prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów oraz unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, a także warunki ich wykonywania.
2. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów lub unijnym przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego nie są w świetle prawa lub faktycznie równoważne prawom przyznanym przewoźnikom ze Zjednoczonego Królestwa na podstawie niniejszego rozporządzenia, lub że prawa te nie są w równym stopniu dostępne dla wszystkich unijnych przewoźników drogowego transportu towarów lub wszystkich unijnych przewoźników

¹³ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

¹⁴ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

¹⁵ Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27).

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

¹⁷ Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).

¹⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).

świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego, Komisja, bezzwłocznie i aby przywrócić równowagę, przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 11 w celu:

- a) zawieszenia stosowania art. 3 ust. 1 i 2 lub art. 4 ust. 1–4, w przypadku gdy nie przyznaje się równoważnych praw przewoźnikom z Unii lub jeżeli przyznane im prawa są minimalne;
- b) ustanowienia ograniczeń dopuszczalnych zdolności przewozowych dostępnych dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczeń liczby możliwych przejazdów; lub
- c) przyjęcia ograniczeń operacyjnych związanych z typami pojazdów lub warunkami uczestnictwa w ruchu.

Artykuł 8 **Uczciwa konkurencja**

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

- b) brak prawa konkurencji w Zjednoczonym Królestwie lub jego nieskuteczne stosowanie przez Zjednoczone Królestwo;
 - c) brak niezależnego organu ochrony konkurencji w Zjednoczonym Królestwie lub nieutrzymywanie takiego organu przez Zjednoczone Królestwo;
 - d) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm ochrony pracowników, bezpieczeństwa, ochrony, lub środowiska niższych od norm określonych w prawie Unii, lub – w przypadku braku odpowiednich przepisów prawa Unii – niższych od norm stosowanych przez wszystkie państwa członkowskie lub, w każdym przypadku, niższych od odpowiednich norm międzynarodowych;
 - e) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm wydawania licencji przewoźnikom drogowego transportu towarów lub przewoźnikom świadczącym usługi przewozu autokarowego i autobusowego, które są niższe od norm określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009;
 - f) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm kwalifikacji i szkolenia zawodowych kierowców, które są niższe od norm określonych w dyrektywie 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady;
 - g) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo przepisów w zakresie opłat i podatków drogowych, które różnią się od przepisów określonych w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁹; oraz
 - h) występowanie jakichkolwiek form dyskryminacji unijnych przewoźników.
4. Do celów ust. 1 Komisja może zwrócić się o informacje do właściwych organów Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników ze Zjednoczonego Królestwa. W przypadku gdy nie dostarczą oni wymaganych informacji w rozsądnym terminie wyznaczonym przez Komisję lub nie dostarczą kompletnych informacji, Komisja może postąpić zgodnie z ust. 2.

Artykuł 9

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

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

¹⁹ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

prawach przyznanych przez Zjednoczone Królestwo, o których mowa w art. 7 niniejszego rozporządzenia, równoważnych prawom przyznanym na mocy niniejszego rozporządzenia, rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 stosuje się do części przejazdu odbywającej się na terytorium państwa członkowskiego, w którym zabiera się lub do którego dowozi się pasażerów.

Artykuł 10

Konsultacje i współpraca

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

Artykuł 11

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 2, powierza się Komisji do dnia 30 czerwca 2021 r.
2. Przed przyjęciem aktu delegowanego na podstawie art. 7 ust. 2 lub art. 8 ust. 2 Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 12

Wejście w życie i stosowanie

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

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się jednak, jeżeli do tego dnia wejdzie w życie umowa międzynarodowa regulująca transport drogowy, zawarta między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

3. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w dniu wejścia w życie lub, w zależności od przypadku, w dniu rozpoczęcia tymczasowego stosowania, umowy

międzynarodowej regulującej transport drogowy, zawartej między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

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

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*