

Bruksela, dnia 19.12.2018 r.  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia w zakresie transportu drogowego towarów w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że jeżeli umowa o wystąpieniu<sup>1</sup> nie zostanie ratyfikowana, całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie się stosować do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. („dzień wystąpienia”). Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”.

W Unii swoboda przewoźników drogowego transportu towarów z państw członkowskich (unijnych przewoźników drogowego transportu towarów) w zakresie międzynarodowego drogowego transportu towarów jest regulowana przede wszystkim na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009<sup>2</sup>, które określa odpowiednio wspólne zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku międzynarodowego drogowego transportu towarów.

W przypadku braku umowy o wystąpieniu usługi transportu drogowego towarów między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przestałyby być regulowane wymienionym rozporządzeniem od dnia wystąpienia. Doprowadziłoby to do utraty ważności licencji wspólnotowych wydanych przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom drogowego transportu towarów do dnia wystąpienia, co oznaczałoby utratę dostępu do unijnego rynku transportu drogowego towarów przez posiadaczy takich licencji. Podobnie unijni przewoźnicy drogowego transportu towarów na podstawie istniejących licencji wspólnotowych straciliby automatyczny dostęp do rynku transportu drogowego towarów w Zjednoczonym Królestwie.

Wynika z tego, że w przypadku braku umowy o wystąpieniu od dnia 30 marca 2019 r. w prawie Unii nie byłoby podstaw do świadczenia usług transportu drogowego towarów między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi przez przewoźników drogowego transportu towarów. Wielostronny system kwot zarządzany przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT) stałby się jedynymi ramami prawnymi, na których można by oprzeć utrzymanie świadczenia takich usług, 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-27 (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 i są one przydzielane na szczeblu krajowym przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego. Zezwolenia na 2019 r. zostały już przydzielone, a ich liczba nie może zostać w krótkim czasie zwiększona. Kwoty ECMT są ustalane corocznie, a wszelkie zmiany liczby

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> 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.

zezwoleń przydzielanych państwu uczestniczącemu w systemie ECMT muszą być uzgadniane jednomyślnie przez wszystkie państwa uczestniczące w systemie ECMT.

Przykładowo na 2019 r. przewidziano roczne zezwolenia dla 23 252 pojazdów zarejestrowanych w UE-27. Ponadto przewidziano 984 roczne zezwolenia dla Zjednoczonego Królestwa i 23 472 roczne zezwolenia dla pojazdów z innych państw uczestniczących w systemie. Uwzględniając wolumeny usług transportu drogowego towarów oraz towarów przewożonych transportem drogowym między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi (około 50 mln ton w 2017 r.: około 30 mln ton z UE-27 do Zjednoczonego Królestwa i około 20 mln ton ze Zjednoczonego Królestwa do UE-27), 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 dniu wystąpienia w przypadku braku umowy o wystąpieniu. Unia i państwa członkowskie powinny podjąć działania w celu zapewnienia dostępności odpowiedniej liczby zezwoleń w ramach systemu ECMT, tak aby zapewnić podstawowe połączenia.

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 państwami członkowskimi, spowodowałoby to poważne zakłócenia, w tym w zakresie porządku publicznego.

W związku z tym właściwe jest, aby Unia przyjęła tymczasowe i ograniczone w czasie środki awaryjne w celu złagodzenia potencjalnych negatywnych skutków dla połączeń.

W komunikacie „Przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.: Plan działania awaryjnego” z dnia 13 listopada 2018 r.<sup>3</sup> Komisja ogłosiła zamiar zaproponowania szeregu środków awaryjnych, aby uwzględnić możliwość wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii bez umowy o wystąpieniu. W komunikacie tym w odniesieniu do transportu drogowego Komisja wskazała, że zezwolenia ECMT mogą umożliwić tylko znacznie mniejszy ruch drogowy między Unią a Zjednoczonym Królestwem w porównaniu z istniejącymi poziomami.

W dniu 13 grudnia 2018 r. Rada Europejska (zgodnie z art. 50) ponowiła swój apel o to, by prace służące osiągnięciu gotowości na skutki wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE zintensyfikować na wszystkich szczeblach, uwzględniając wszelkie możliwe scenariusze. Niniejszy akt prawny stanowi część pakietu środków, które Komisja przyjmuje w odpowiedzi na ten apel.

Niniejszy wniosek ma zatem na celu ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport drogowy towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem po jego wystąpieniu z Unii (art. 1). Środki te mają na celu utrzymanie podstawowych połączeń przez ściśle określony okres (art. 9).

Po pierwsze (art. 3) proponowane rozporządzenie przewiduje jednostronne przyznanie praw do dwustronnego transportu przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa, tak aby mogli oni nadal przewozić towary między odpowiednimi terytoriami.

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

Prawa przyznane przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonym Królestwie muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami prawa Unii mającymi zastosowanie do transportu drogowego towarów (art. 4) oraz z równoważnymi prawami przyznanymi przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom Unii. Proponowane rozporządzenie ustanawia mechanizm (art. 5) w celu zapewnienia, by prawa, z których korzystają unijni przewoźnicy drogowego transportu towarów w Zjednoczonym Królestwie, były równoważne prawom przyznanym przewoźnikom drogowego transportu towarów 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 drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczenia liczby możliwych przejazdów, lub wprowadzenia obydwu tych środków. Ocena poziomu równoważności i przyjęcie środków zaradczych przez Komisję nie są związane wyłącznie ze ścisłą i formalną zgodnością między dwoma porządkami prawnymi; jest tak ze względu na wyraźne różnice między poszczególnymi rynkami oraz ma na celu uniknięcia podejścia opartego na prostym odzwierciedlaniu praw, co mogłoby w ostatecznym rozrachunku okazać się sprzeczne z interesem Unii.

Proponowane rozporządzenie, mimo że ma na celu tymczasowe zapewnienie podstawowych połączeń w zakresie transportu drogowego towarów, ustanawia elastyczny mechanizm zapewniający unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów równe możliwości konkurencyjne z przewoźnikami drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa po tym, jak Zjednoczone Królestwo przestanie obowiązywać prawo Unii. Równe warunki działania wymagają, aby nawet po wystąpieniu Zjednoczone Królestwo nadal stosowało wystarczająco wysokie i porównywalne normy w dziedzinie transportu drogowego towarów w odniesieniu do: uczciwej konkurencji, w tym przepisów dotyczących karteli, nadużywania pozycji dominującej i połączeń; zakazu nieuzasadnionych dotacji rządowych; ochrony pracowników i wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego; ochrony środowiska; bezpieczeństwa i ochrony lub w odniesieniu do udzielania licencji przewoźnikom drogowego transportu towarów lub kwalifikacji, szkoleń i kontroli medycznych dla kierowców zawodowych. Ponadto należy zagwarantować, że unijni przewoźnicy nie będą dyskryminowani w Zjednoczonym Królestwie ani *de iure*, ani *de facto*. W związku z tym proponowane rozporządzenie nakłada na Komisję (art. 6) zadanie monitorowania warunków konkurencji między przewoźnikami drogowego transportu towarów z Unii i Zjednoczonego Królestwa oraz uprawnia ją do przyjmowania, w drodze aktów delegowanych, niezbędnych środków w celu zapewnienia, aby warunki te pozostały przez cały czas takie same.

Ustanowiono niezbędne procedury, aby umożliwić państwom członkowskim i Komisji sprawdzenie, czy przewoźnicy drogowego transportu towarów do Unii na podstawie niniejszego rozporządzenia posiadają licencje lub świadectwa wydane przez Zjednoczone Królestwo zgodnie z odpowiednimi normami, czy wszystkie odpowiednie przepisy krajowe i unijne są przestrzegane oraz czy przyznane prawa nie są przekraczane.

Wprowadzono jednoznaczny przepis, by przypomnieć, że państwa członkowskie nie mogą negocjować ani zawierać ze Zjednoczonym Królestwem żadnych dwustronnych umów o transporcie drogowym towarów w sprawach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia oraz że nie mogą w żaden inny sposób przyznawać przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa – w związku z transportem drogowym towarów – żadnych innych praw niż te, które zostały przyznane na podstawie niniejszego rozporządzenia (art. 3). Niemniej odpowiednie właściwe organy będą mogły współpracować w zakresie koniecznym do prawidłowego wykonania rozporządzenia (art. 7), tak aby w jak

najmniejszym stopniu zostało zakłócone zarządzanie usługami transportu drogowego towarów, które będą nadal świadczone na podstawie niniejszego rozporządzenia po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa.

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

Proponowane rozporządzenie ma stanowić *lex specialis* odnoszące się do niektórych konsekwencji wynikających z faktu, że przepisy Unii regulujące transport drogowy towarów, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, nie będą już miały zastosowania do transportu drogowego towarów między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi państwami członkowskimi od dnia wystąpienia Zjednoczonego Królestwa w przypadku braku umowy o wystąpieniu. Proponowane warunki ograniczają się do tego, co konieczne, tak aby uniknąć niewspółmiernych zakłóceń, w tym w zakresie porządku publicznego. 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.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek uzupełnia przepisy unijne regulujące transport drogowy towarów, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1072/2009. Szczególny cel i kontekst niniejszego rozporządzenia oraz jego jednostronny charakter wymagają restrykcyjnego podejścia przy przyznawaniu praw, a także szczegółowych przepisów mających na celu zachowanie 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). Artykuł ten stanowi podstawę przyjęcia przepisów UE określających w szczególności: (i) wspólne przepisy mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium przynajmniej jednego państwa członkowskiego (art. 91 ust. 1 lit. a) TFUE); oraz (ii) warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu w państwie członkowskim (art. 91 ust. 1 lit. b) TFUE).

- **Pomocniczość**

Artykuł 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 zastrzega dla Unii kompetencje w zakresie odpowiednich umów z państwami trzecimi. W przypadku braku takiej umowy proponowany akt ustanowiłby podstawowe połączenia, 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 umożliwia uniknięcie niewspółmiernych zakłóceń w sposób, który zapewnia także równe warunki konkurencji dla przewoźników drogowego transportu towarów w Unii. Nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego 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 ma, podobnie jak to rozporządzenie, zapewnić w pełni zharmonizowane warunki konkurencji, powinien także mieć formę rozporządzenia. Taka forma prawna stanowi również najlepszą odpowiedź na pilny charakter sytuacji i kontekst, ponieważ okres, który pozostał do dnia wystąpienia (bez zawarcia umowy o wystąpieniu) jest zbyt krótki, aby umożliwić transpozycję przepisów, które znalazłyby się w ewentualnej dyrektywie.

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

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

Nie mają zastosowania ze względu na wyjątkowy, tymczasowy i jednorazowy charakter zdarzenia powodującego przyjęcie niniejszego wniosku, który nie odnosi się do celów istniejącego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Wyzwania wynikające z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE oraz ich możliwe rozwiązania były omawiane przez różne zainteresowane strony i przedstawiciele państw członkowskich.

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

W dniu 29 listopada 2018 r. Komisja zorganizowała warsztaty dla UE-27 na temat gotowości w ramach grupy roboczej Rady ds. art. 50, podczas których przedstawiciele państw członkowskich podkreślili w szczególności potrzebę przyjęcia środków awaryjnych na szczeblu UE w celu zapewnienia podstawowych połączeń między UE-27 a Zjednoczonym Królestwem na wypadek braku umowy o wystąpieniu. Podkreślono w szczególności, że wielostronny system kwot ECMT nie stanowi wystarczającego i odpowiedniego mechanizmu awaryjnego ze względu na jego ograniczenia ilościowe i jakościowe.

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 towarów 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 2019 r. (zob. powyżej) prawdopodobnie doprowadziłyby do poważnych zakłóceń, a dwustronny przepływ drogowy towarów (około 50 mln ton rocznie) może nie zostać w pełni pokryty.

Ponad 80 % operacji transportu drogowego towarów między Zjednoczonym Królestwem a UE-27 jest obecnie realizowanych przez przewoźników z siedzibą w UE-27. W interesie UE-27 leży zapewnienie ram, które nie ograniczają bezpodstawnie dwustronnego transportu drogowego towarów.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i ograniczony czas, który jest potrzebny, by zmienić status Zjednoczonego Królestwa. Nie są dostępne żadne faktycznie i prawnie inne warianty strategiczne inne niż ten, który zaproponowano.

- **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 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej**

(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-Społecznego<sup>4</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>5</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, tj. od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Jeżeli chodzi o stosunki z pozostałymi 27 państwami członkowskimi, w przypadku braku jakichkolwiek przepisów szczególnych wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii spowodowałoby wygaśnięcie wszystkich praw i obowiązków wynikających z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>6</sup>.
- (3) Wielostronny system kwot Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) stanowi jedyne inne dostępne ramy prawne, które mogłyby stanowić podstawę dla transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem po dniu wystąpienia. Jednakże ze względu na ograniczoną liczbę zezwoleń obecnie dostępnych w ramach systemu ECMT i ograniczony zakres w odniesieniu do objętych nim rodzajów operacji transportu drogowego, system nie jest obecnie w stanie w pełni

---

<sup>4</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>5</sup> Dz.U. C z [...], s. .

<sup>6</sup> 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.



sprostać potrzebom w zakresie transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

- (4) W celu uniknięcia poważnych zakłóceń, w tym w zakresie porządku publicznego, konieczne jest zatem ustanowienie zestawu środków tymczasowych umożliwiających przewoźnikom drogowego transportu towarów posiadającym licencję w Zjednoczonym Królestwie na transport drogowy towarów między terytorium tego ostatniego a pozostałymi 27 państwami członkowskimi. Aby zapewnić odpowiednią równowagę między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi państwami członkowskimi, przyznane w ten sposób prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw i podlegać określonym warunkom zapewniającym uczciwą konkurencję.
- (5) Aby odzwierciedlić tymczasowy charakter tej sytuacji, stosowanie tego zestawu środków powinno być ograniczone do krótkiego okresu, aby umożliwić przyjęcie niezbędnych ustaleń dotyczących podstawowych połączeń w ramach systemu ECMT, a także powinno pozostawać bez uszczerbku dla ewentualnych negocjacji i wejścia w życie przyszłej umowy dotyczącej transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (6) Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym i być stosowane od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że umowa o wystąpieniu z Zjednoczonym Królestwem wejdzie w życie przed tą datą.
- (8) W razie konieczności, aby zaspokoić potrzeby rynku, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu przywrócenia równoważności praw przyznanych przez Unię przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa z prawami przyznanymi przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów, a także w celu zaradzenia przypadkom nieuczciwej konkurencji ze szkodą dla unijnych przewoźników drogowego transportu towarów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. 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,

## PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

#### **Zakres**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe środki regulujące transport drogowy towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) po jego wystąpieniu z Unii.

### *Artykuł 2*

#### **Definicje**

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie lub też zespół pojazdów, spośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Zjednoczonym Królestwie, i wykorzystywany wyłącznie do transportu towarów. Pojazd może być własnością przedsiębiorstwa, być przez nie zakupiony na warunkach odroczenia płatności lub być przedmiotem najmu, w tym ostatnim przypadku pod warunkiem, że spełnia warunki dyrektywy 2006/1/WE<sup>7</sup>;
- 2) „transport dwustronny” oznacza:
  - a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się odpowiednio na terytorium Unii i na terytorium Zjednoczonego Królestwa, z tranzytem przez przynajmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie albo bez takiego tranzytu;
  - b) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a);
- 3) „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;
- 4) „przewoźnik drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa” oznacza przedsiębiorstwo mające siedzibę w Zjednoczonym Królestwie, które jest uprawnione do prowadzenia transportu drogowego towarów i posiada ważną licencję Zjednoczonego Królestwa;
- 5) „licencja Zjednoczonego Królestwa” oznacza licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo do celów transportu międzynarodowego, w tym transportu dwustronnego;
- 6) „prawo konkurencji” oznacza prawo, które odnosi się do następujących zachowań, w przypadku gdy może mieć to wpływ na usługi transportu drogowego towarów:
  - a) zachowań polegających na:
    - (i) umowach między przewoźnikami drogowego transportu towarów, decyzjach stowarzyszeń przewoźników drogowego transportu towarów i uzgodnionych praktykach, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji;

---

<sup>7</sup> 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.

- (ii) nadużyciach pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika drogowego transportu towarów;
    - (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); oraz
  - b) koncentracji przewoźników drogowego transportu towarów w znacznym stopniu zakłócającym efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
- 7) „dotacja” oznacza jakikolwiek przynoszący korzyści wkład finansowy przyznany przewoźnikowi drogowego transportu towarów przez rząd lub inny podmiot publiczny na dowolnym szczeblu, w tym:
- a) bezpośrednie przekazanie środków finansowych, takich jak dotacje, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego; potencjalne bezpośrednie przekazanie środków finansowych; przejęcie zobowiązań, w formie na przykład gwarancji kredytowych, dokapitalizowania, praw własności, ochrony przed bankructwem lub ubezpieczenia;
  - b) utrata lub niepobranie należnego dochodu;
  - c) dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż ogólna infrastruktura lub zakup towarów lub usług; lub
  - d) dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie bądź zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonania jednej lub większej liczby funkcji określonych 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 rentowności i będący w takiej samej sytuacji jak dany podmiot publiczny, dokonałby tego samego wkładu finansowego;
- 8) „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; oraz
  - c) decyzje organu podlegają kontroli sądowej;
- 9) „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 w odniesieniu do ich traktowania przez organy publiczne istotne dla takich usług;

- 10) „terytorium Unii” oznacza terytorium państw członkowskich, do których zastosowanie mają Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej na warunkach określonych w tych traktatach.

### *Artykuł 3*

#### **Prawo do wykonywania transportu dwustronnego**

1. Przewoźnicy drogowego transportu towarów w Zjednoczonym Królestwie mogą, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu, prowadzić transport dwustronny.
2. Osoby fizyczne lub prawne z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie mogą prowadzić następujące rodzaje transportu dwustronnego bez obowiązku posiadania licencji Zjednoczonego Królestwa w rozumieniu art. 2 ust. 5:
  - 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 są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;
    - (iv) pojazdy transportujące towary są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki dyrektywy 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; oraz
    - (v) transport taki jest jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;
3. Państwa członkowskie nie negocjują ani nie zawierają ze Zjednoczonym Królestwem żadnych dwustronnych umów lub porozumień w sprawach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia. Bez uszczerbku dla istniejących umów wielostronnych, nie mogą one w żaden inny sposób przyznawać przewoźnikom drogowego

transportu towarów żadnych innych praw niż te, które zostały przyznane na podstawie niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 4

##### Przepisy socjalne i techniczne

W trakcie transportu dwustronnego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przestrzegane są następujące przepisy:

- a) w odniesieniu do osób wykonujących czynności w trasie i kierowców pracujących na własny rachunek – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>8</sup>;
- b) w odniesieniu do niektórych przepisów prawa socjalnego dotyczących transportu drogowego – wymogi rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>9</sup>;
- c) w odniesieniu do tachografów stosowanych w transporcie drogowym – wymogi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014<sup>10</sup>;
- d) w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i obciążeń niektórych pojazdów drogowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE<sup>11</sup>;
- e) 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/EWG<sup>12</sup>;
- f) 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/EWG<sup>13</sup>;

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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. 5.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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.

- g) w odniesieniu do delegowania pracowników – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>14</sup>.

#### Artykuł 5

##### **Równoważność praw**

1. Komisja monitoruje prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom drogowego transportu towarów z Unii oraz warunki ich wykonywania.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom drogowego transportu towarów z Unii nie są *de iure* lub *de facto* równoważne prawom przyznanym przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa na podstawie niniejszego rozporządzenia, lub że prawa te nie są w równym stopniu dostępne dla wszystkich unijnych przewoźników drogowego transportu towarów, wówczas Komisja może, w celu przywrócenia równoważności, w drodze aktów delegowanych:
  - a) ustanowić ograniczenia dopuszczalnych zdolności przewozowych dostępnych dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczenia liczby możliwych przejazdów, lub wprowadzić obydwa te środki;
  - b) zawiesić stosowanie niniejszego rozporządzenia; lub
  - c) przyjąć inne stosowne środki.

#### Artykuł 6

##### **Uczciwa konkurencja**

1. Komisja monitoruje warunki, na których unijni przewoźnicy drogowego transportu towarów konkurują z przewoźnikami drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa o świadczenie usług transportu drogowego towarów objętych niniejszym rozporządzeniem.
2. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że w wyniku którejkolwiek z sytuacji, o których mowa w ust. 3, wspomniane warunki są o wiele mniej korzystne niż te, z których korzystają przewoźnicy drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa, może – w celu zaradzenia tej sytuacji – w drodze aktów delegowanych:
  - a) ustanowić ograniczenia dopuszczalnych zdolności przewozowych dostępnych dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa lub ograniczenia liczby możliwych przejazdów, lub wprowadzić obydwa te środki;
  - b) zawiesić stosowanie niniejszego rozporządzenia; lub
  - c) przyjąć inne stosowne środki.

---

<sup>14</sup> 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.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, mogą zostać przyjęte w celu zaradzenie następującym sytuacjom:
- a) przyznanie dotacji przez Zjednoczone Królestwo;
  - b) brak lub nieskuteczne stosowanie prawa konkurencji przez Zjednoczone Królestwo;
  - c) brak lub nieutrzymywanie przez Zjednoczone Królestwo niezależnego organu ochrony konkurencji;
  - d) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo norm w zakresie ochrony pracowników, bezpieczeństwa i ochrony lub ochrony środowiska, bądź też norm w odniesieniu do udzielania licencji przewoźnikom drogowego transportu towarów lub kwalifikacji, szkoleń i kontroli medycznych dla kierowców zawodowych, które to normy byłyby niższe od norm określonych w prawie Unii lub – w przypadku braku odpowiednich przepisów prawa Unii – niższe od norm stosowanych przez wszystkie państwa członkowskie, lub – w każdym razie – niższe od odpowiednich norm międzynarodowych;
  - e) stosowanie przez Zjednoczone Królestwo przepisów w zakresie opłat i podatków drogowych, które różnią się od przepisów ustanowionych w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>15</sup>; oraz
  - f) występowanie wszelkich form dyskryminacji unijnych przewoźników drogowego transportu towarów.
4. Do celów ust. 1 Komisja może zwrócić się o informacje do właściwych organów Zjednoczonego Królestwa lub przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli właściwe organy Zjednoczonego Królestwa lub przewoźnicy drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa nie dostarczą wymaganych informacji w rozsądnym terminie wyznaczonym przez Komisję lub nie dostarczą kompletnych informacji, Komisja może postąpić zgodnie z ust. 2.

#### *Artykuł 7*

#### **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 lub wszelkie inne informacje istotne dla wykonania art. 5 i art. 6 niniejszego rozporządzenia.

---

<sup>15</sup> 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.

## *Artykuł 8*

### **Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Przed przyjęciem aktu delegowanego na podstawie art. 5 ust. 2 lub art. 6 ust. 2 Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## *Artykuł 9*

### **Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na podstawie art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie nie ma jednak zastosowania, jeżeli do tej daty wejdzie w życie zawarta ze Zjednoczonym Królestwem umowa o wystąpieniu zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia 31 grudnia 2019 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*