

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2019/501**2019 m. kovo 25 d.****dėl bendrųjų taisyklių, kuriomis užtikrinamas bazinis susisiekimas krovinių ir keleivių vežimo keliais sektoriuje, atsižvelgiant į Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimą iš Sąjungos****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) 2017 m. kovo 29 d. Jungtinė Karalystė pranešė apie savo ketinimą išstoti iš Sąjungos pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnį. Sutartys Jungtinei Karalystei nebebus taikomos nuo susitarimo dėl išstojimo įsigaliojimo dienos arba, jei tokio susitarimo nebus, praėjus dvejiems metams po to pranešimo gavimo, t. y. nuo 2019 m. kovo 30 d., nebent Europos Vadovų Taryba, susitarusi su Jungtine Karalyste, vieningai nuspręstų pratęsti tą terminą;
- (2) nepriėmus jokių specialių nuostatų, Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos Jungtinė Karalystė santykiuose su likusiomis dvidešimt septyniomis valstybėmis narėmis netektų visų Sąjungos teisėje įtvirtintų teisių patekti į rinką ir su tuo susijusių pareigų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1072/2009 ⁽³⁾ ir reglamente (EB) Nr. 1073/2009 ⁽⁴⁾;
- (3) Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) daugiašalė kvotų sistema yra vienintelė kita turima teisinė sistema, kuri galėtų būti krovinių vežimo keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės pagrindas po išstojimo dienos. Tačiau dėl riboto pagal ETMK sistemą skirtų leidimų skaičiaus ir ribotos jos taikymo srities, kiek tai susiję su krovinių vežimo keliais operacijų, kurioms ji taikoma, rūšimis, sistema šiuo metu negali visiškai patenkinti krovinių vežimo keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės poreikių;
- (4) todėl, siekiant išvengti didelių sutrikimų, įskaitant viešosios tvarkos sutrikimus, būtina nustatyti laikinąsias priemones, kurios suteiks galimybę Jungtinėje Karalystėje licenciją gavusiems krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams vežti krovinius ir keleivius keliais tarp Jungtinės Karalystės ir likusių dvidešimt septynių valstybių narių teritorijų arba iš Jungtinės Karalystės teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją, kai tranzitu važiuojama per vieną ar daugiau valstybių narių. Siekiant užtikrinti tinkamą pusiausvyrą tarp Jungtinės Karalystės ir likusių valstybių narių, tokios teisės turėtų būti suteikiamos su sąlyga, kad Jungtinė Karalystė suteiks lygiavertes teises ir bus taikomos tam tikros sąžiningą konkurenciją užtikrinančios sąlygos;
- (5) Gibraltaras nėra įtrauktas į šio reglamento teritorinę taikymo sritį ir visos šiame reglamente daromos nuorodos į Jungtinę Karalystę neapima Gibraltarą;

⁽¹⁾ 2019 m. vasario 20 d. nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽²⁾ 2019 m. kovo 13 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2019 m. kovo 19 d. Tarybos sprendimas.

⁽³⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

⁽⁴⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

- (6) teisė vykdyti transporto operacijas valstybės narės teritorijoje arba tarp valstybių narių yra esminis vidaus rinkos laimėjimas ir, Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos ir nesant kitos konkrečios priešingos nuostatos, ji nebeturėtų būti prieinama Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams, kurie nėra įsisteigę Sąjungoje. Tačiau turėtų būti numatytos laikinos laipsniško pasitraukimo priemonės, kad Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai Sąjungos teritorijoje galėtų vykdyti ribotą papildomų operacijų skaičių vykdant operacijas tarp Jungtinės Karalystės ir Sąjungos. Nesant Susitarimo dėl išstojimo, iškart po Jungtinės Karalystės išstojimo iš Sąjungos tokiomis priemonėmis turėtų būti padedama išvengti eismo srautų sutrikimų, kurių, kaip tikėtina, kils dėl papildomai atliekamoms transporto priemonių ir jų krovinių kontrolės, ir dėl iš to kylančios grėsmės viešajai tvarkai. Visų pirma, jomis turėtų būti padedama sušvelninti įtampą pasienio punktuose, kurių nėra daug ir kuriuose labiausiai tikėtinas toks sutrikimas, nes transporto priemonės neturi grįžti nedelsiant. Jos turėtų būti proporcingos ir jomis neturėtų būti suteikiama tiek pat teisių, kuriomis naudojasi Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai pagal vidaus rinkos taisyklės, ir jos pagal šį reglamentą turėtų būti palaipsniui panaikinamos;
- (7) nenumačius specialių nuostatų, Jungtinei Karalystei išstojus iš Sąjungos, keleivių vežimo keliais paslaugų srityje taip pat kiltų didelių sutrikimų, įskaitant viešosios tvarkos sutrikimus. Susitarimas dėl tarptautinio nedaršutinio keleivių vežimo tarp miestinių ir miesto autobusais ⁽⁹⁾ (toliau – *Interbus* susitarimas) yra vienintelė turima teisinė priemonė, suteikianti pagrindą keleivių vežimui miesto arba tolimojo susisiekimo autobusais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės po išstojimo dienos. Nuo 2019 m. balandžio 1 d. Jungtinė Karalystė taps atskira *Interbus* susitarimo Susitariančiąja Šalimi. Tačiau *Interbus* susitarimas taikomas tik vienkartinėms paslaugoms, todėl jis nėra tinkamas dėl išstojimo atsirandantiems sutrikimams pašalinti, atsižvelgiant į tai, kad tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės ir toliau norės keliauti daug asmenų. Susitariančiosios Šalys derėjosi dėl *Interbus* susitarimo protokolo, apimančio reguliarias keleivių vežimo paslaugas, tačiau nesitikima, kad jis įsigalios laiku, kad būtų galima pasiūlyti perspektyvų alternatyvų dabartinės padėties sprendimą iš karto po Jungtinės Karalystės išstojimo. Todėl dabartinės priemonės netenkina keleivių vežimo kelių transportu tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės poreikių teikiant reguliarias ir specialias reguliarias keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugas. Siekiant, kad po to nekiltų didelių sutrikimų, dėl kurių galėtų iškilti pavojus viešajai tvarkai, tikslinga leisti Jungtinės Karalystės vežėjams vežti keleivius iš Jungtinės Karalystės į Sąjungą ir atvirkščiai, jei Jungtinė Karalystė ES vežėjams suteiktų bent lygiavertes teises. Pagal šį reglamentą suteikiamos teisės turėtų galioti tik trumpą laikotarpį, kad per tą laiką įsigaliojūt *Interbus* susitarimo protokolas dėl reguliariųjų paslaugų, o Jungtinė Karalystė galėtų prisijungti prie to protokolo.
- Tarpvalstybinės vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos tarp Airijos ir Šiaurės Airijos yra ypač svarbios pasienio regionuose gyvenančioms bendruomenėms siekiant užtikrinti pagrindines jungtis tarp bendruomenių, *inter alia*, kaip bendros kelionių erdvės dalį. Keleivių įlaipinimas ir išlaipinimas regionuose abiejose sienos pusėse padeda užtikrinti tų paslaugų gyvybingumą. Todėl Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams ir toliau turėtų būti leidžiama įlaipinti ir išlaipinti keleivius Airijos pasienio regionuose, teikiant tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas tarp Airijos ir Šiaurės Airijos. Šios teisės turėtų būti suteikiamos ribotam laikotarpiui (iki 2019 m. rugsėjo 30 d.), kad būtų galima priimti alternatyvius sprendimus;
- (8) siekiant atsižvelgti į laikiną šiuo reglamentu numatytų priemonių pobūdį ir nekuriant precedento, jos turėtų galioti trumpą laikotarpį. Krovinių vežimo keliais operacijų laikotarpis apribojamas tam, kad ETMK sistemoje būtų galima imtis reikiamų priemonių baziniam susisiekimui užtikrinti, nedarant poveikio nei galimoms deryboms dėl būsimos susitarimo, taikomo krovinių vežimui keliais tarp Sąjungos ir Jungtinės Karalystės, ir galimam jo įsigaliojimui, nei būsimoms Sąjungos taisyklėms transporto srityje. Keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais laikotarpis apribojamas tam, kad *Interbus* susitarimo protokolas dėl reguliariųjų paslaugų įsigaliojūt ir Jungtinė Karalystė prisijungtų prie to protokolo, nedarant poveikio galimam būsimam Sąjungos ir Jungtinės Karalystės susitarimui šiuo klausimu;
- (9) pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (10) šis reglamentas turėtų įsigaliojti skubos tvarka ir turėtų būti taikomas kitą dieną, einančios po tos dienos, kurią Sutartys nustoja galioti Jungtinei Karalystei ir jos teritorijoje, nebent iki tos datos įsigaliojūt su Jungtine Karalyste

⁽⁹⁾ O L L 321, 2002 11 26, p. 13.

sudarytas susitarimas dėl išstojimo. Šis reglamentas bet kuriuo atveju nustos būti taikomas 2019 m. gruodžio 31 d. Todėl po tos dienos Sąjunga nebesinaudos šiame reglamente nustatyta kompetencija. Nedarant poveikio kitoms Sąjungos priemonėms ir jeigu tų priemonių laikomasi, po to ta kompetencija pagal SESV 2 straipsnio 2 dalį vėl naudosis valstybės narės. Atitinkama Sąjungos ir valstybių narių kompetencija sudaryti tarptautinius susitarimus kelių transporto srityje turi būti nustatyta laikantis Sutarčių ir atsižvelgiant į atitinkamus Sąjungos teisės aktus;

- (11) kai būtina atsižvelgti į rinkos poreikius, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kad būtų galima atkurti teisių, kurias Sąjunga suteikia JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir JK keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, ir teisių, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams lygiavertiškumą, taip pat tuomet, kai visi Sąjungos paslaugų teikėjai negali vienodai naudotis teisėmis, kurias Jungtinė Karalystė suteikė remdamasi kilmės valstybės nare arba kitais kriterijais, ir išaisyti padėtį, susidariusią dėl nesąžiningos konkurencijos, turinčios neigiamą poveikį Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams;
- (12) deleguotieji aktai turėtų atitikti proporcingumo principą, todėl jų sąlygos turėtų atitikti problemas, kurios kilo dėl to, kad nebuvo suteiktos lygiavertės teisės ar sudarytos nesąžiningos konkurencijos sąlygos. Komisija turėtų svarstyti sustabdyti šio reglamento taikymą tik sunkiausiais atvejais, kai Jungtinė Karalystė nesuteikia lygiaverčių teisių visiems Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, arba kai suteikiamos minimalios teisės, arba kai JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba JK keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų konkurencijos sąlygos nuo Sąjungos paslaugų teikėjų sąlygų skiriasi tiek, kad aptariamų paslaugų teikimas Sąjungos paslaugų teikėjams yra ekonomiškai neperspektyvus;
- (13) priimdama deleguotuosius aktus, ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁽⁶⁾ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose. Turėtų būti užtikrinta, kad bet toks deleguotasis aktas nedarytų netinkamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui,
- (14) siekiant užtikrinti, kad teisėmis, kurias Jungtinė Karalystė suteikė Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, kurios yra lygiavertės šiuo reglamentu JK krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir JK keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms, galėtų vienodai naudotis visi Sąjungos paslaugų teikėjai, reglamentų (EB) Nr. 1072/2009 ir (EB) Nr. 1073/2009 taikymo sritis turėtų būti laikinai išplėsta. Te reglamentai jau taikomi kelionės tarp valstybės narės ir trečiosios valstybės daliai bet kurios valstybės narės, per kurią vykstama tranzitu, teritorijoje. Tačiau tokiu atveju būtina užtikrinti, kad Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 būtų taip pat taikomas kelionės daliai pakrovimo ar iškrovimo valstybės narės teritorijoje ir kad Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 būtų taikomas kelionės daliai valstybės narės, kurioje keleiviai įlaipinami ar išlaipinami, teritorijoje. Tokio taikymo srities išplėtimo tikslas – užtikrinti, kad Sąjungos paslaugų teikėjai galėtų vykdyti vežimo kitos šalies kelių transporto priemone į Jungtinę Karalystę arba iš jos operacijas, taip pat papildomi sustoti vykdydami keleivių vežimą,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos laikinosios priemonės, reglamentuojančios krovinių vežimą keliais ir reguliariausias bei specialias reguliariausias keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas tarp Sąjungos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės (toliau – Jungtinė Karalystė) po jos išstojimo iš Sąjungos.

⁽⁶⁾ O L L 123, 2016 5 12, p. 1.

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) transporto priemonė vežant krovinius – Jungtinėje Karalystėje registruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė transporto priemonė yra registruota Jungtinėje Karalystėje, naudojami tik kroviniams vežti, kai ji yra įmonės nuosavybė, įsigyta išsimokėtinai arba išsinuomota su sąlyga, kad pastaruoju atveju ji atitinka Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/1/EB (*) nustatytas sąlygas, o vežant keleivius – tolimojo susisiekimo arba miesto autobusus;
- 2) leidžiamas vežimas:
 - a) pakrautos transporto priemonės reisas iš Sąjungos teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją arba atvirkščiai, tranzitu važiuojant arba nevažiuojant per vieną ar daugiau valstybes nares ar trečiąsias valstybes;
 - b) po pakrautos transporto priemonės reiso iš Jungtinės Karalystės teritorijos, kuriam taikomas šio punkto a punktą – ne daugiau kaip dviejų papildomų pakrovimo ir iškrovimo operacijų Sąjungos teritorijoje vykdymas per 7 dienas nuo iškrovimo Sąjungos teritorijoje ketverių mėnesių laikotarpiu nuo 12 straipsnio antroje pastraipoje nustatytos pirmosios taikymo dienos, ir vienos operacijos vykdymas per 7 dienas nuo iškrovimo Sąjungos teritorijoje per kitą trijų mėnesių laikotarpį;
 - c) pakrautos transporto priemonės reisas iš Jungtinės Karalystės teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją, tranzitu važiuojant per Sąjungos teritoriją;
 - d) nepakrautos transporto priemonės reisas, susijęs su a ir c punktuose nurodytomis transporto operacijomis;
- 3) leidžiamas keleivių vežimas tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais:
 - a) tolimojo susisiekimo arba miesto autobuso reisas vežant keleivius iš Sąjungos teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją ir atvirkščiai, o tranzitu važiuojama arba nevažiuojama per vieną ar kelias valstybes nares ar trečiąsias šalis;
 - b) tolimojo susisiekimo arba miesto autobuso reisas vežant keleivius iš Jungtinės Karalystės teritorijos į Jungtinės Karalystės teritoriją, o tranzitu važiuojama per Sąjungos teritoriją;
 - c) reisas nevežant keleivių, susijęs su a ir b punktuose nurodytomis transporto operacijomis;
 - d) keleivių įlaipinimas ir išlaipinimas Airijos pasienio regione teikiant tarptautines reguliarias ir specialias reguliarias paslaugas tarp Airijos ir Šiaurės Airijos iki 2019 m. rugsėjo 30 d.;
- 4) Airijos pasienio regionas – Airijos grafystės, kurios ribojasi su Airijos ir Šiaurės Airijos sausumos siena;
- 5) Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas – įmonė, kuri verčiasi krovinių vežimo keliais veikla ir turi galiojančią Bendrijos licenciją pagal Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 4 straipsnį;
- 6) Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas – Jungtinėje Karalystėje įsteigta įmonė, kuriai leidžiama verstis krovinių vežimo keliais veikla ir kuri turi galiojančią JK licenciją;
- 7) Jungtinės Karalystės licencija, kai ji išduodama Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams – Jungtinės Karalystės išduota licencija vykdyti tarptautinį leidžiamą krovinių vežimą ir kai licencija išduodama Jungtinės Karalystės vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, Jungtinės Karalystės išduota licencija vykdyti tarptautinį leidžiamą keleivių vežimą tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais;
- 8) miesto arba tolimojo susisiekimo autobusas – Jungtinėje Karalystėje registruota transporto priemonė, kuri, atsižvelgiant į jos konstrukciją ir įrangą, yra tinkama ir skirta vežti daugiau kaip devynis keleivius, įskaitant vairuotoją;
- 9) reguliariosios paslaugos – paslaugos, kurias teikiant nustatytais laiko tarpais keleiviai vežami nustatytais maršrutais, juos įlaipinant ir išlaipinant iš anksto numatytuose sustojimo punktuose;
- 10) specialios reguliariosios paslaugos – reguliarios paslaugos, neatsižvelgiant į tai, kas jas organizuoja, kurias teikiant vežami tam tikrų kategorijų keleiviai, tačiau nevežami kiti keleiviai;

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

- 11) Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas – įmonė, kuri verčiasi keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais veikla ir turi galiojančią Bendrijos licenciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009;
- 12) Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas – Jungtinėje Karalystėje įsteigta įmonė, kuri turi leidimą verstis keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais veikla ir galiojančią Jungtinės Karalystės licenciją;
- 13) paslaugų teikėjas – krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjas arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas;
- 14) konkurencijos teisė – teisė, nagrinėjanti toliau nurodytą elgesį, galintį daryti poveikį krovinių vežimo keliais paslaugoms arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugoms:
 - a) elgesį, kurį sudaro:
 - i) krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų susitarimai, krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų asociacijų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų sprendimai ir tarpusavyje suderinta praktika, kurių tikslas arba rezultatas – konkurencijos vengimas, apribojimas ar iškraipymas;
 - ii) vieno ar daugiau krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi;
 - iii) Jungtinės Karalystės priimtoms arba paliktoms galioti priemonės, skirtos viešosioms įmonėms ir įmonėms, kurioms Jungtinė Karalystė suteikia specialias arba išskirtines teises ir kurios prieštarauja i arba ii papunkčiams, ir
 - b) krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų koncentraciją, itin ribojanti veiksmingą konkurenciją, visų pirma susidariusi įgijus arba sustiprinus dominuojančią padėtį;
- 15) subsidija – vyriausybės ar bet kurios kitos bet kurio lygmens valdžios institucijos paslaugų teikėjui suteiktas bet koks finansinis įnašas, suteikiantis naudos, įskaitant:
 - a) tiesioginį lėšų, pvz., dotacijų, paskolų ar lėšų akciniam kapitalui padidinti, pervedimą, galimą tiesioginį lėšų pervedimą, išpareigojimų prisiėmimą suteikiant, pvz., paskolų garantijų, kapitalo injekcijas, nuosavybės teisių, apsaugą nuo bankroto ar draudimą;
 - b) negautas arba nesurinktas pajamas, kurios kitu atveju būtų gautos;
 - c) bendrajai infrastruktūrai nepriskiriamų prekių tiekimą ar paslaugų teikimą arba prekių ar paslaugų pirkimą arba
 - d) lėšų skyrimą finansavimo mechanizmui arba jų patikėjimą ar nurodymą privačiam subjektui atlikti vieną ar daugiau a, b ir c punktuose nurodytų funkcijų, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita valdžios institucija ir kurių vykdymas iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastos praktikos.

Nelaikoma, kad vyriausybės ar kitos valdžios institucijos suteiktas finansinis įnašas suteikė naudos, jei tokioje pačioje situacijoje kaip aptariama institucija tokį patį įnašą būtų padaręs privatusis rinkos subjektas, siekdamas vien pelno;
- 16) nepriklausoma konkurencijos institucija – institucija, kuri yra atsakinga už konkurencijos teisės taikymą ir vykdymo užtikrinimą bei už subsidijų kontrolę ir atitinka visas šias sąlygas:
 - a) institucija veikia nepriklausomai ir turi reikiamų išteklių savo užduotims vykdyti,
 - b) vykdydama savo pareigas ir naudodamasi savo įgaliojimais, institucija turi reikiamas garantijas, kad nebus politinio ar kitokio išorinio kišimosi ir veikia nešališkai ir
 - c) institucijos sprendimams taikoma teismo peržiūra;
- 17) diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija, susijusi su prekių ar paslaugų (įskaitant viešąsias paslaugas), kuriomis naudojama krovinių vežimo keliais arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugoms teikti, tiekimu ar teikimu arba su tvarka, kurią toms prekėms ar paslaugoms taiko su tokių krovinių vežimo keliais paslaugų teikimu susijusios valdžios institucijos;
- 18) Sąjungos teritorija – valstybių narių teritorija, kuriai taikomos Europos Sąjungos sutartis ir SESV tose Sutartyse nustatytais sąlygomis.

3 straipsnis

Teisė vykdyti leidžiamą krovinių vežimą

1. Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjai šiame reglamente nustatytais sąlygomis gali vykdyti leidžiamą krovinių vežimą.
2. Toliau nurodytų rūšių leidžiamą krovinių vežimą Jungtinėje Karalystėje įsisteigę fiziniai arba juridiniai asmenys gali vykdyti nereikalaujant, kad jie turėtų Jungtinės Karalystės licenciją 2 straipsnio 7 dalies prasme:
 - a) pašto siuntų vežimą kaip universaliąją paslaugą;
 - b) sugadintų ar avarijas patyrusių transporto priemonių vežimą;
 - c) krovinių vežimą motorinėmis transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės, įskaitant priekabą, leidžiama masė neviršija 3,5 tonos;
 - d) vaistų, medicinos prietaisų, įrenginių ir kitų gaminių, reikalingų medicininei pagalbai teikti vykdant gelbėjimo darbus, ypač stichinių nelaimių atveju, vežimą;
 - e) krovinių vežimą, su sąlyga, kad:
 - i) vežamas krovinytis yra įmonės nuosavybė arba yra tos įmonės parduotas, nupirktas, išnuomotas, išsinuomotas, pagamintas, išgautas, apdorotas ar pataisytas;
 - ii) reiso tikslas yra krovinių vežimas savo reikmėms į įmonę ar iš jos arba jo judėjimas įmonėje arba už jos ribų;
 - iii) krovinių vežančias motorines transporto priemones vairuoja pagal sutartinį išipareigojimą įmonės įdarbintas ar jai suteiktas personalas;
 - iv) krovinių vežančios transporto priemonės yra įmonės nuosavybė, įsigytos išsimokėtinai ar išsinuomos su sąlyga, kad pastaruoju atveju jos atitinka Direktyvoje 2006/1/EB nustatytas sąlygas, ir
 - v) toks vežimas yra tik pagalbinė įmonės veikla.

4 straipsnis

Teisė teikti reguliariąsias ir specialias reguliariąsias tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas

1. Jungtinės Karalystės tolimojo susisiekimo ir miesto autobusų transporto paslaugų teikėjai šiame reglamente nustatytais sąlygomis gali teikti leidžiamas reguliariąsias ir specialias reguliariąsias keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas.
2. Jungtinės Karalystės tolimojo susisiekimo ir miesto autobusų transporto paslaugų tiekėjai turi turėti iki šio reglamento taikymo dienos pagal Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 6–11 straipsnius išduotą leidimą teikti leidžiamas reguliariąsias ir specialias reguliariąsias tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas samdos pagrindais ir už atlygį.
3. Leidimai, kurie lieka galioti pagal šio straipsnio 2 dalį, laikotarpiu, kuris tęsiasi ne ilgiau kaip iki 2019 m. gruodžio 31 d., gali būti ir toliau naudojami šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems tikslams, jei jie buvo pratęsti tomis pačiomis sąlygomis arba buvo padaryti su sustojimais, kainomis ar tvarkaraščiais susiję pakeitimai ir jei laikomasi Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 6–11 straipsniuose nustatytų taisyklių ir procedūrų.
4. Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos, kurias teikia Jungtinėje Karalystėje įsisteigę fiziniai arba juridiniai asmenys, gali būti teikiamos nekomerciniais ir ne pelno tikslais nereikalaujant, kad jie turėtų Jungtinės Karalystės licenciją 2 straipsnio 7 dalies prasme, jeigu:
 - a) transporto veikla tam fiziniam ar juridiniam asmeniui yra tik pagalbinė veikla ir
 - b) naudojamos transporto priemonės yra to fizinio ar juridinio asmens nuosavybė, arba tas asmuo jas įgijo išsimokėtinai ar pagal ilgalaikės išperkamosios nuomos sutartį, ir vairuojamos fizinio ar juridinio asmens darbuotojo, paties fizinio asmens arba personalo, kurį pagal sutartinį išipareigojimą yra įdarbinusi ar kuris suteiktas įmonei.

Toms transporto operacijoms netaikoma jokia Sąjungos leidimų sistema, jeigu veiklą vykdančiam asmuo turi nacionalinį leidimą, išduotą iki šio reglamento taikymo dienos, pagal Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 3 straipsnio 2 dalį.

5. Transporto priemonės keitimas arba kelionės nutraukimas, kad dalį jos būtų galima tęsti kitomis transporto rūšimis, neturi įtakos šio reglamento taikymui.

5 straipsnis

Dvišaliai susitarimai

Šio reglamento galiojimo laikotarpiu valstybės narės su Jungtine Karalyste nesidera dėl jokių dvišalių susitarimų dėl klausimų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir jų nesudaro. Tuo laikotarpiu jos kitaip nesuteikia Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Jungtinės Karalystės tolimojo susisiekimo ir miesto autobusų transporto paslaugų teikėjams jokių kitų nei suteiktos šiuo reglamentu teisių, nedarant poveikio galiojantiems daugiašaliams susitarimams.

6 straipsnis

Socialinės ir techninės taisyklės

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

- a) kiek tai susiję su mobiliaisiais darbuotojais ir savarankiškai dirbančiais vairuotojais, valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/15/EB ⁽⁸⁾ nustatytų reikalavimų;
- b) kiek tai susiję su tam tikrais su kelių transportu susijusiais socialinės teisės aktais, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ⁽⁹⁾ reikalavimų;
- c) kiek tai susiję su kelių transporto priemonėse naudojamais tachografais, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014 ⁽¹⁰⁾ reikalavimų;
- d) kiek tai susiję su vairuotojų pradinė kvalifikacija ir periodiniu mokymu, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/59/EB ⁽¹¹⁾ nustatytų reikalavimų;
- e) kiek tai susiję su tam tikrų kelių transporto priemonių didžiausiais leistiniais matmenimis ir didžiausia leistina mase, valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 96/53/EB ⁽¹²⁾ nustatytų reikalavimų;
- f) kiek tai susiję su greičio ribotuvų įrengimu ir naudojimu kai kurių kategorijų motorinėse transporto priemonėse, valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 92/6/EEB ⁽¹³⁾ nustatytų reikalavimų;
- g) kiek tai susiję su saugos diržų ir vaikų tvirtinimo sistemų transporto priemonėse privalomuoju naudojimu, valstybių narių pagal Tarybos direktyvą 91/671/EEB ⁽¹⁴⁾ nustatytų reikalavimų;
- h) kiek tai susiję su darbuotojų komandiravimu, valstybių narių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/71/EB ⁽¹⁵⁾ nustatytų reikalavimų;
- i) kiek tai susiję su keleivių teisėmis, Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) Nr. 181/2011 ⁽¹⁶⁾.

⁽⁸⁾ 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

⁽⁹⁾ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

⁽¹⁰⁾ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

⁽¹¹⁾ 2003 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, iš dalies keičianti Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyvą 91/439/EEB bei panaikinanti Tarybos direktyvą 76/914/EEB (OL L 226, 2003 9 10, p. 4);

⁽¹²⁾ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

⁽¹³⁾ 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 57, 1992 3 2, p. 27).

⁽¹⁴⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/671/EEB dėl saugos diržų ir vaikų tvirtinimo sistemų transporto priemonėse privalomojo naudojimo (OL L 373, 1991 12 31, p. 26).

⁽¹⁵⁾ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997 1 21, p. 1).

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

7 straipsnis

Teisių lygiavertiškumas

1. Komisija stebi teises, kurias Jungtinė Karalystė suteikia Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams ir Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, ir naudojimosi jomis sąlygas.
2. Jeigu Komisija nustato, kad teisės, kurias Jungtinė Karalystė suteikė Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, de jure arba de facto nėra lygiavertės pagal šį reglamentą Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjams suteiktoms teisėms arba kad tos teisės nėra vienodai prieinamos visiems Sąjungos krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, kad atkurtų lygiavertiškumą, ji nedelsdama pagal 11 straipsnį priima deleguotuosius aktus, siekiant:
 - a) sustabdyti šio reglamento 3 straipsnio 1 ir 2 dalių arba 4 straipsnio 1–4 dalių taikymą, kai Sąjungos paslaugų teikėjams nesuteiktos lygiavertės teisės arba suteiktos minimalios teisės;
 - b) nustatyti Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, kelionių skaičiaus arba jų abiejų apribojimus, arba
 - c) nustatyti veiklos apribojimus, susijusius su transporto priemonių tipais arba jų naudojimo sąlygomis.

8 straipsnis

Sąžininga konkurencija

1. Komisija stebi kokiomis sąlygomis Sąjungos paslaugų teikėjai konkuruoja su Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjais teikdami krovinių vežimo keliais paslaugas ir keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas.
2. Jeigu Komisija nustato, kad susidarius kuriai nors iš šio straipsnio 3 dalyje nurodytų situacijų 1 dalyje nurodytos sąlygos yra daug mažiau palankios nei to, kuriomis naudojasi Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjai, ji nedelsdama pagal 11 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kad ištaisytų tą padėtį, siekiant:
 - a) sustabdyti 3 straipsnio 1 ir 2 dalių ir 4 straipsnio 1–4 dalių taikymą, kai Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjų arba JK keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjų konkurencijos sąlygos nuo Sąjungos paslaugų teikėjams taikomų sąlygų skiriasi tiek, kad paslaugų teikimas pastariesiems yra ekonomiškai neperspektyvus, arba
 - b) nustatyti Jungtinės Karalystės krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba Jungtinės Karalystės keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų teikėjams leidžiamo pajėgumo, kelionių skaičiaus arba jų abiejų apribojimus, arba
 - c) nustatyti veiklos apribojimus, susijusius su transporto priemonių tipais arba jų naudojimo sąlygomis.
3. 2 dalyje nurodyti deleguotieji aktai gali būti priimti toje dalyje apibrėžtomis sąlygomis, siekiant ištaisyti toliau nurodytas situacijas:
 - a) Jungtinė Karalystė teikia subsidijas;
 - b) Jungtinė Karalystė nėra nustačiusi arba veiksmingai netaiko konkurencijos teisės;
 - c) Jungtinė Karalystė neįsteigia arba neišlaiko nepriklausomos konkurencijos institucijos;
 - d) Jungtinė Karalystė taiko darbuotojų apsaugos, saugos, saugumo ar aplinkos apsaugos standartus, kurie yra žemesni už kurie yra žemesni už nustatytuosius Sąjungos teisės aktuose, arba, jei Sąjungos teisėje atitinkamų nuostatų nėra, žemesni už standartus, kuriuos taiko visos valstybės narės, arba bet kuriuo atveju žemesni nei atitinkami tarptautiniai standartai;
 - e) Jungtinė Karalystė taiko standartus, susijusius su licencijų išdavimu krovinių vežimo keliais paslaugų teikėjams arba keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjams, kurie yra žemesni už Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 ⁽¹⁷⁾ nustatytus standartus;

⁽¹⁷⁾ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009 11 14, p. 51).

- f) Jungtinė Karalystė taiko standartus, susijusius su profesionalių vairuotojų kvalifikacija ir mokymu, kurie yra žemesni už Direktyvoje 2003/59/EB nustatytus standartus;
 - g) Jungtinė Karalystė taiko kelių apmokestinimo taisykles, kurios skiriasi nuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/62/EB ⁽¹⁸⁾ nustatytų taisyklių, ir
 - h) Sąjungos paslaugų teikėjai koku nors būdu diskriminuojami.
4. 1 dalies tikslais Komisija gali prašyti informacijos iš Jungtinės Karalystės kompetentingų institucijų arba Jungtinės Karalystės paslaugų teikėjų. Jeigu jie per Komisijos nurodytą pagristą laikotarpį prašomos informacijos nepateikia arba pateikia ne visą informaciją, Komisija gali imtis veiksmų pagal 2 dalį.

9 straipsnis

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

1. Sąjungos krovinių vežimo keliais transportu paslaugų teikėjui, kuris remiasi Jungtinės Karalystės suteiktomis teisėmis, kaip nurodyta šio reglamento 7 straipsnyje, kurios yra lygiavertės pagal šį reglamentą suteikiamoms teisėms, vežant krovinius tarp Sąjungos teritorijos ir Jungtinės Karalystės teritorijos, kelionės daliai pakrovimo ar iškrovimo valstybės narės teritorijoje taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009.
2. Sąjungos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikėjas, kuris remiasi Jungtinės Karalystės suteiktomis teisėmis, kaip nurodyta šio reglamento 7 straipsnyje, kurios yra lygiavertės pagal šį reglamentą suteikiamoms teisėms, vežant keleivius tarp Sąjungos teritorijos ir Jungtinės Karalystės teritorijos, kelionės daliai įlaipinimo ar išlaipinimo valstybės narės teritorijoje taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009.

10 straipsnis

Konsultacijos ir bendradarbiavimas

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

11 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. 7 straipsnio 2 dalyje ir 8 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki 2019 m. gruodžio 31 d.
2. Prieš priimdama deleguotąjį aktą pagal 7 straipsnio 2 dalį arba 8 straipsnio 2 dalį Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
3. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

12 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas kitą dieną, einančią po tos dienos, kurią pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 3 dalį Sutartys nustoja būti taikomos Jungtinei Karalystei.

Tačiau šis reglamentas netaikomas, jei iki tos datos įsigalioja pagal Europos Sąjungos sutarties 50 straipsnio 2 dalį su Jungtine Karalyste sudarytas Susitarimas dėl išstojimo.

Šis reglamentas nustoja būti taikomas 2019 m. gruodžio 31 d.

⁽¹⁸⁾ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2019 m. kovo 25 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

A. TAJANI

Tarybos vardu

Pirmininkas

G. CIAMBA
