

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****(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 ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo notyfikowało swój zamiar wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa z dniem wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, to znaczy z dniem 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W zakresie stosunków z pozostałymi 27 państwami członkowskimi oraz w 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, ustanowionych na mocy rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽³⁾ i (WE) nr 1073/2009 ⁽⁴⁾.
- (3) 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 po dniu wystąpienia. 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.
- (4) 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 transport drogowy towarów i przewóz osób między jego terytorium a terytorium pozostałych 27 państw członkowskich lub z terytorium Zjednoczonego Królestwa na jego własne terytorium z tranzytem przez jedno lub większą liczbę państw członkowskich. W celu zapewnienia odpowiedniej równowagi między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi państwami członkowskimi, przyznane w ten sposób prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw oraz podlegać określonym warunkom zapewniającym uczciwą konkurencję.
- (5) Gibraltar nie jest objęty zakresem terytorialnym niniejszego rozporządzenia i wszelkie występujące w nim odniesienia do Zjednoczonego Królestwa nie obejmują Gibraltar.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 20 lutego 2019 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (6) Prawo do wykonywania operacji transportowych na terytorium państwa członkowskiego lub pomiędzy państwami członkowskimi stanowi podstawowe osiągnięcie rynku wewnętrznego i w następstwie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, w przypadku braku odmiennych postanowień w tym zakresie, nie powinno być dłużej dostępne dla przewoźników drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa, którzy nie mają siedziby w Unii. Należy jednak przewidzieć tymczasowe środki stopniowego wycofywania, aby umożliwić przewoźnikom drogowego transportu towarów ze Zjednoczonego Królestwa wykonywanie ograniczonej liczby dodatkowych operacji na terytorium Unii w ramach operacji między Zjednoczonym Królestwem a Unią. W bezpośrednim następstwie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii bez umowy o wystąpieniu, takie środki powinny przyczynić się do zapobiegania zakłóceniom przepływu ruchu, przewidywanym w wyniku dodatkowych kontroli pojazdów oraz ich ładunków, a także do zapobiegania powstaniu zagrożeń dla porządku publicznego. Powinny one przyczynić się do złagodzenia, w szczególności, naporu na przejścia graniczne, których jest niewiele i na których takie zakłócenia są najbardziej prawdopodobne, gdyż pojazdy nie są zmuszone do natychmiastowego powrotu. Środki te powinny być proporcjonalne, nie powinny przyznawać tego samego poziomu praw, który przysługuje unijnym przewoźnikom drogowego transportu towarów na mocy przepisów dotyczących rynku wewnętrznego, oraz powinny być stopniowo wycofywane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (7) W przypadku braku jakichkolwiek przepisów szczególnych wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii doprowadziłoby również do poważnych zakłóceń, w tym związanych z porządkiem publicznym, w świadczeniu usług przewozu drogowego osób. Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami⁽⁹⁾ (zwana dalej „umową INTERBUS”) stanowi jedyne dostępne ramy prawne będące podstawą przewozu autobusowego i autokarowego osób między Unią a Zjednoczonym Królestwem po dniu wystąpienia. Od dnia 1 kwietnia 2019 r. Zjednoczone Królestwo stanie się niezależną Umawiającą się Stroną umowy INTERBUS. Umowa INTERBUS obejmuje jednak wyłącznie usługi okazjonalne i w związku z tym jest nieodpowiednia, aby przeciwdziałać zakłóceniom wynikającym z wystąpienia, 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 przewozu osób, przewiduje się jednak, że nie wejdzie on w życie na czas, aby stanowić realne alternatywne rozwiązanie obecnej sytuacji w okresie bezpośrednio po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa. Dlatego też w odniesieniu do usług regularnych i szczególnych usług regularnych przewozu osób autobusami i autokarami obecne instrumenty nie uwzględniają potrzeb przewozu drogowego osób między Unią a Zjednoczonym Królestwem. W celu złagodzenia wynikających z tego poważnych zakłóceń, które mogą zagrozić porządkowi publicznemu, stosowne jest zatem umożliwienie przewoźnikom ze Zjednoczonego Królestwa wykonywania przewozu osób ze Zjednoczonego Królestwa do Unii i z powrotem, pod warunkiem że Zjednoczone Królestwo przyzna unijnym przewoźnikom co najmniej równoważne prawa. Obowiązywanie praw przyznanych na mocy niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do krótkiego okresu, tak aby umożliwić wejście w życie protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego usług regularnych, a Zjednoczonemu Królestwu – przystąpienie do tego protokołu.
- Transgraniczne usługi przewozu autokarowego i autobusowego między Irlandią a Irlandią Północną mają szczególne znaczenie dla społeczności zamieszkujących regiony przygraniczne, gdyż zapewniają podstawową łączność między społecznościami, między innymi w ramach wspólnej strefy podróżowania. Zabieranie i dowożenie pasażerów w regionach po obu stronach granicy przyczynia się do opłacalności tych usług. 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 Irlandią Północną. Prawa te powinny być przyznane na czas określony (do dnia 30 września 2019 r.), aby umożliwić wprowadzenie rozwiązań alternatywnych.
- (8) W celu odzwierciedlenia tymczasowego charakteru zestawu środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, nie tworząc przy tym precedensu, należy ograniczyć ten zestaw środków do krótkiego okresu. 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 zarówno ewentualnych negocjacji i wejścia w życie przyszłej umowy dotyczącej transportu drogowego towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem, jak i przyszłych unijnych przepisów dotyczących transportu. W zakresie przewozów autobusowych i autokarowych osób, ograniczenia czasowe wprowadza się, aby umożliwić wejście w życie protokołu do umowy INTERBUS dotyczącego usług regularnych, a Zjednoczonemu Królestwu – przystąpienie do tego protokołu, bez uszczerbku dla ewentualnego przyszłego porozumienia w tej sprawie między Unią a Zjednoczonym Królestwem.
- (9) Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 TUE niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (10) 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 do tego dnia wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem. Niniejsze rozporządzenie powinno w każdym przypadku przestać być stosowane w dniu 31 grudnia 2019 r. Po tym dniu Unia przestanie

(9) Dz.U. L 321 z 26.11.2002, s. 13.

zatem wykonywać kompetencje wykonywane poprzez niniejsze rozporządzenie. Bez uszczerbku dla innych środków unijnych oraz pod warunkiem zgodności z tymi środkami, kompetencje te, zgodnie z art. 2 ust. 2 TFUE, będą następnie ponownie wykonywane przez państwa członkowskie. Odpowiednie kompetencje Unii i państw członkowskich w odniesieniu do zawierania umów międzynarodowych w dziedzinie transportu drogowego zostaną określone zgodnie z Traktatami oraz z uwzględnieniem odpowiednich przepisów ustawodawstwa Unii.

- (11) 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 równowagi 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.
- (12) 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.
- (13) 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 prawa⁽⁶⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi i Radzie udział na równych zasadach 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 żaden taki akt delegowany nie wpływał w sposób niepożądany na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.
- (14) 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 (zwanym dalej „Zjednoczonym Królestwem”) w następstwie jego wystąpienia z Unii.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza, 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 Rady (⁷), 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) w następstwie przejazdu z ładunkiem z terytorium Zjednoczonego Królestwa, o którym mowa w lit. a) niniejszego punktu, wykonanie w okresie siedmiu dni od wyładunku na terytorium Unii nie więcej niż dwóch dodatkowych operacji załadunku i rozładunku na terytorium Unii przez okres czterech miesięcy począwszy od pierwszego dnia stosowania, o którym mowa w art. 12 akapit drugi, oraz jednej operacji w okresie siedmiu dni od wyładunku na terytorium Unii, w ciągu kolejnych trzech miesięcy;
 - c) przejazd pojazdu z ładunkiem z terytorium Zjednoczonego Królestwa na terytorium Zjednoczonego Królestwa z tranzytem przez terytorium Unii;
 - d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a) i c);
- 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 i Irlandią Północną, do dnia 30 września 2019 r.;
- 4) „przygraniczny region Irlandii” oznacza hrabstwa Irlandii, które sąsiadują z granicą lądową między Irlandią a Irlandią Północną;
- 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;
- 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 Zjednoczonego Królestwa;
- 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;

(⁷) 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).

- 11) „unijny przewoźnik świadczący usługi przewozu autokarowego i autobusowego” oznacza przedsiębiorstwo wykonujące autokarowe i autobusowe przewozy osób oraz posiadające ważną licencję wspólnotową zgodnie z rozporządzeniem (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 Zjednoczonego Królestwa;
- 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) zachowań polegających 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 to środki są sprzeczne z ppkt (i) lub (ii); oraz
 - 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) zrzeczenie się 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, 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, który spełnia następujące warunki:
 - a) organ 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;
- 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 Zjednoczonego Królestwa w rozumieniu art. 2 pkt 7:
 - 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 kłęk żywiolowych);
 - 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 muszą posiadać 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 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 31 grudnia 2019 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 Zjednoczonego Królestwa w rozumieniu art. 2 pkt 7, 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 dniem rozpoczęcia stosowania 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 w odniesieniu do okresu, w którym stosuje się niniejsze rozporządzenie. W odniesieniu do tego okresu 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, bez uszczerbku dla istniejących porozumień wielostronnych.

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 Rady ⁽⁸⁾;
- b) w odniesieniu do niektórych przepisów prawa socjalnego dotyczących transportu drogowego – wymogi rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁹⁾;
- c) w odniesieniu do tachografów stosowanych w transporcie drogowym – wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽¹⁰⁾;
- d) w odniesieniu do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców – wymogi określone w dyrektywie 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹¹⁾;
- e) w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i obciążeń niektórych pojazdów drogowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE ⁽¹²⁾;
- 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/EWG ⁽¹³⁾;
- 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/EWG ⁽¹⁴⁾;
- h) w odniesieniu do delegowania pracowników – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁵⁾;
- i) w odniesieniu do praw pasażerów – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 ⁽¹⁶⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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 rozporządzenie 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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).

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 unijnych przewoźników świadczących usługi przewozu autokarowego i autobusowego, Komisja, bezzwłocznie i aby przywrócić równoważność, przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 11 w celu:
 - a) zawieszenia stosowania art. 3 ust. 1 i 2 lub art. 4 ust. 1–4 niniejszego rozporządzenia, 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

- 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 Rady⁽¹⁸⁾; 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 kompletnej 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 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 31 grudnia 2019 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

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 50 ust. 3 TUE.

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się jednak, jeżeli umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE wejdzie w życie do tego dnia.

Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w dniu 31 grudnia 2019 r.

⁽¹⁸⁾ 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).

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 25 marca 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący
