



#### Spis treści

#### I Akty ustawodawcze

##### ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/491 z dnia 25 marca 2019 r. mające na celu umożliwienie kontynuacji programów współpracy terytorialnej PEACE IV (Irlandia–Zjednoczone Królestwo) oraz Zjednoczone Królestwo–Irlandia (Irlandia–Irlandia Północna–Szkocja) w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii ..... 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/492 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii <sup>(1)</sup> ..... 5
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2019/493 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1141/2014 w odniesieniu do procedury weryfikacji dotyczącej naruszeń przepisów o ochronie danych osobowych w kontekście wyborów do Parlamentu Europejskiego ..... 7
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/494 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii <sup>(1)</sup> ..... 11
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/495 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii <sup>(1)</sup> ..... 16
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/496 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 428/2009 poprzez wydanie generalnego unijnego zezwolenia na wywóz w odniesieniu do wywozu niektórych produktów podwójnego zastosowania z Unii do Zjednoczonego Królestwa ..... 20
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/497 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do niektórych przepisów dotyczących Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii ..... 22

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG.

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/498 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/2403 w odniesieniu do upoważnień dla unijnych statków rybackich do połowów na wodach Zjednoczonego Królestwa oraz w odniesieniu do operacji połowowych prowadzonych przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa na wodach Unii ..... 25
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/499 z dnia 25 marca 2019 r. ustanawiające przepisy dotyczące kontynuacji trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej w ramach programu Erasmus+ ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr 1288/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii ..... 32
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/500 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie ustanowienia środków awaryjnych w dziedzinie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w następstwie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii <sup>(1)</sup> ..... 35
- ★ 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 <sup>(1)</sup> ..... 39
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/502 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii <sup>(1)</sup> ..... 49
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/503 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii <sup>(1)</sup> ..... 60

#### DECYZJE

- ★ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/504 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej i rozporządzenia (UE) 2018/1999 w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii <sup>(1)</sup> ..... 66

---

#### Sprostowania

- ★ Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/216 z dnia 30 stycznia 2019 r. w sprawie podziału kontyngentów taryfowych uwzględnionych w unijnej liście koncesyjnej WTO po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 32/2000 (Dz.U. L 38 z 8.2.2019) ..... 69

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG.

## I

(Akty ustawodawcze)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/491

z dnia 25 marca 2019 r.

**mające na celu umożliwienie kontynuacji programów współpracy terytorialnej PEACE IV (Irlandia–Zjednoczone Królestwo) oraz Zjednoczone Królestwo–Irlandia (Irlandia–Irlandia Północna–Szkocja) w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 178,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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) Wystąpienie będzie miało miejsce w trakcie okresu programowania 2014–2020, w którym Zjednoczone Królestwo uczestniczy w piętnastu programach współpracy w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna”. Dwa z tych programów, mianowicie PEACE IV (Irlandia–Zjednoczone Królestwo) oraz Zjednoczone Królestwo–Irlandia (Irlandia–Irlandia Północna–Szkocja) (zwane dalej łącznie „programami współpracy”), to programy, które dotyczą Irlandii Północnej, a także wspierają proces pokoju i pojednania oraz współpracę Północ-Południe na podstawie północnoirlandzkiego porozumienia pokojowego („porozumienia wielkopiątkowego”) i które Unia zamierza kontynuować, nawet jeśli Zjednoczone Królestwo wystąpi z Unii bez wejścia w życie umowy o wystąpieniu do dnia, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na podstawie art. 50 ust. 3 TUE. w związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno być ograniczone do tych programów współpracy.

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

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

- (3) Programy współpracy regulowane są w szczególności rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1299/2013 <sup>(3)</sup>, (UE) nr 1303/2013 <sup>(4)</sup> oraz (UE, Euratom) 2018/1046 <sup>(5)</sup>. W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić przepisy, które umożliwią kontynuację programów współpracy zgodnie z tymi rozporządzeniami po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii.
- (4) Instytucja zarządzająca programów współpracy jest zlokalizowana w ramach Specjalnego Organu ds. Programów UE utworzonego na mocy „Umowy między rządem Irlandii a rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej ustanawiającej organy wykonawcze”, podpisanej w dniu 8 marca 1999 r. Programy współpracy dotyczą Irlandii Północnej, zatem ich dalszej realizacji powinny towarzyszyć niezbędne przepisy uzupełniające.
- (5) W celu kontynuacji programów współpracy należy wyjaśnić, że – bez uszczerbku dla art. 20 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 – mogą one obejmować uczestniczące regiony w Zjednoczonym Królestwie, które powinny być równoważne regionom na poziomie NUTS 3.
- (6) W celu kontynuacji programów współpracy z wykorzystaniem finansowania z budżetu ogólnego Unii, Komisja oraz władze Zjednoczonego Królestwa powinny zawrzeć porozumienie administracyjne ze skutkiem od dnia, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, aby umożliwić niezbędne kontrole i audyty programów współpracy. Jeżeli nie będzie można przeprowadzić takich kontroli i audytów, Komisja powinna mieć możliwość wstrzymania biegu terminu płatności, zawieszenia płatności oraz zastosowania korekt finansowych, jak określono w art. 83, 142, 144 i 145 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.
- (7) Zgodnie z art. 76 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013, decyzje wykonawcze Komisji zatwierdzające program PEACE IV, z dnia 30 listopada 2015 r., oraz program Interreg VA, z dnia 12 lutego 2015 r., mają nadal stanowić decyzję w sprawie finansowania w rozumieniu rozporządzenia (UE, Euratom) 2018/1046, a co za tym idzie – zobowiązanie prawne w rozumieniu rozporządzenia (UE, Euratom) 2018/1046. Zjednoczone Królestwo pozostaje odpowiedzialne za swoje zobowiązania finansowe przyjęte w charakterze państwa członkowskiego, które odnoszą się do tych zobowiązań prawnych Unii.
- (8) Zjednoczone Królestwo przestanie być częścią unijnej części obszaru objętego programem w rozumieniu art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 z dniem, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. w związku z tym należy dostosować przepisy tego rozporządzenia dotyczące kwalifikowalności operacji w zależności od lokalizacji.
- (9) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie umożliwienie kontynuacji programów współpracy po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiar i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (10) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie jedynie w sytuacji, gdy umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE nie wejdzie w życie do dnia, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na mocy art. 50 ust. 3 TUE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy, które pozwolą rozwiązać problem konsekwencji wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii w sytuacji, gdy umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE nie wejdzie w życie do dnia, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1299/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” (Dz. U. L 347 z 20.12.2013, s. 259).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 320).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1).

Królestwa na mocy art. 50 ust. 3 TUE, a także w odniesieniu do kontynuacji dwóch programów współpracy objętych zakresem rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 z udziałem Zjednoczonego Królestwa (zwanym dalej łącznie „programami współpracy”):

- 1) PEACE IV (Irlandia–Zjednoczone Królestwo);
  - 2) Zjednoczone Królestwo–Irlandia (Irlandia–Irlandia Północna–Szkocja).
2. Rozporządzenie (UE) nr 1299/2013 ma nadal zastosowanie do programów współpracy z zastrzeżeniem niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

### Zasięg geograficzny

Bez uszczerbku dla art. 20 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) nr 1299/2013, programy współpracy mogą obejmować uczestniczące regiony w Zjednoczonym Królestwie, które są równoważne regionom na poziomie NUTS 3.

#### Artykuł 3

### Instytucje programu

Na zasadzie odstępstwa od art. 21 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1299/2013:

- Specjalny Organ ds. Programów UE, w ramach którego funkcjonują instytucja zarządzająca i instytucja certyfikująca programów współpracy, w dalszym ciągu wykonuje swoje zadania,
- Departament Finansów Irlandii Północnej pozostaje instytucją audytową programów współpracy.

#### Artykuł 4

### Kompetencje Komisji w odniesieniu do kontroli

Komisja oraz władze Zjednoczonego Królestwa uzgadniają stosowanie zasad dotyczących kontroli i audytu programów współpracy. Kontrole i audyty obejmują cały okres trwania programów współpracy.

Jeżeli nie można przeprowadzić niezbędnych kontroli i audytu programów współpracy we wszystkich zainteresowanych regionach, uznaje się to za poważne uchybienie w systemie zarządzania i kontroli do celów działań określonych w art. 83, 142, 144 i 145 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.

#### Artykuł 5

### Kwalifikowalność operacji w zależności od lokalizacji

Pałac określony w art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1299/2013 nie ma zastosowania do programów współpracy.

#### Artykuł 6

### 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 na mocy art. 50 ust. 3 TUE.

Niniejsze rozporządzenie nie ma jednak zastosowania, jeżeli do dnia, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego artykułu, wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE.

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*

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/492****z dnia 25 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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. W związku z tym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu, lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, a mianowicie od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 <sup>(3)</sup> i dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE <sup>(4)</sup> tworzą razem ramy prawne działalności uznanych organizacji dokonujących inspekcji, przeglądów i certyfikacji statków.
- (3) Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 organizacje dokonujące inspekcji, przeglądów i certyfikacji statków, które zostały uznane przez Komisję na poziomie Unii (zwane dalej „uznanymi organizacjami”), mają być co najmniej co dwa lata oceniane przez Komisję wspólnie z państwem członkowskim, które przedstawiło stosowny wniosek o uznanie danej organizacji.
- (4) Przez wzgląd na zasadę równego traktowania, organizacje, które zostały pierwotnie uznane przez odpowiednie państwo członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 94/57/WE <sup>(5)</sup> i obecnie korzystają z uznania unijnego na podstawie art. 15 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009, są ponownie poddawane ocenie przeprowadzanej przez Komisję wspólnie z państwem członkowskim, które pierwotnie uznało te organizacje.
- (5) Zgodnie z art. 7 i 8 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 w celu dalszego korzystania z uznania unijnego uznane organizacje muszą nadal spełniać wymogi i minimalne kryteria określone w załączniku I do tego rozporządzenia. Podlega to weryfikacji w ramach ciągłej oceny przeprowadzanej przez Komisję wspólnie z odpowiednim państwem członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia. Regularne oceny odgrywają zatem ważną rolę w utrzymywaniu ciągłości uznania organizacji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 298.

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/15/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20).

- (6) Po wystąpieniu z Unii Zjednoczone Królestwo nie będzie już mogło uczestniczyć w ocenach przeprowadzanych na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009.
- (7) Uznane organizacje, które zostały pierwotnie uznane przez Zjednoczone Królestwo, korzystają obecnie z uznania unijnego, a inne państwa członkowskie powierzyły im obowiązki w zakresie inspekcji, przeglądów i certyfikacji statków, zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE. Należy zatem zmienić art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 w celu zapewnienia, aby te organizacje nadal podlegały ocenie zgodnie z wymogami tego przepisu.
- (8) Powinny być również uwzględniane obowiązki w zakresie monitorowania i nadzoru, z których państwa członkowskie muszą się obecnie wywiązywać na podstawie art. 9 dyrektywy 2009/15/WE. W tym względzie ocena uznanych organizacji na podstawie rozporządzenia (WE) nr 391/2009 powinna być przeprowadzana przez Komisję wspólnie z państwem członkowskim lub państwami członkowskimi, które udzieliły danej uznanej organizacji upoważnienia zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE.
- (9) W celu zapewnienia koordynacji krajowych i unijnych działań w odniesieniu do monitorowania uznanych organizacji Komisja powinna konsultować się z ekspertami oraz wskazywać dobre praktyki i dzielić się nimi, aby unikać powielania pracy i jak najlepiej korzystać ze zdolności i środków.
- (10) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno być stosowane od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (WE) nr 391/2009 przestało mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

Art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 391/2009 otrzymuje brzmienie:

„1. Wszystkie uznane organizacje oceniane są przez Komisję wspólnie z państwem członkowskim lub państwami członkowskimi, które upoważniły je zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2009/15/WE; ocena przeprowadzana jest w sposób regularny i co najmniej co dwa lata, w celu potwierdzenia, że uznane organizacje spełniają obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia oraz minimalne kryteria określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia. Ocena jest ograniczona do tych rodzajów działalności uznanych organizacji, które są objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.”.

#### Artykuł 2

Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące skutków niniejszego rozporządzenia nie później niż trzy lata od daty rozpoczęcia jego stosowania.

#### Artykuł 3

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 rozporządzenie (WE) nr 391/2009 przestało mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

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



**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE, Euratom) 2019/493****z dnia 25 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1141/2014 w odniesieniu do procedury weryfikacji dotyczącej naruszeń przepisów o ochronie danych osobowych w kontekście wyborów do Parlamentu Europejskiego**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 224,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Energii Atomowej, w szczególności jego art. 106a,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 1141/2014 <sup>(3)</sup> ustanowiono specjalny europejski status prawny dla europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych oraz przewidziano ich finansowanie z budżetu ogólnego Unii Europejskiej. W rozporządzeniu tym ustanowiono również Urząd ds. Europejskich Partii Politycznych i Europejskich Fundacji Politycznych (zwany dalej „Urzędem”).
- (2) Aby umożliwić Urzędowi pełne i bezstronne wykonywanie jego zadań, w tym nowych zadań przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niezbędne jest zapewnienie mu stałego personelu oraz przekazanie dyrektorowi Urzędu uprawnień organu powołującego.
- (3) Niedawne wydarzenia ujawniły, że w związku z niezgodnym z prawem wykorzystaniem danych osobowych mogą pojawić się potencjalne zagrożenia dla procedur wyborczych i demokracji. Konieczna jest zatem ochrona integralności europejskiej procedury demokratycznej poprzez wprowadzenie kar finansowych w sytuacjach, w których europejskie partie polityczne lub europejskie fundacje polityczne wykorzystują naruszenia przepisów o ochronie danych osobowych do wywarcia wpływu na wynik wyborów do Parlamentu Europejskiego.
- (4) W tym celu należy ustanowić procedurę weryfikacji, zgodnie z którą Urząd musiałby w określonych okolicznościach zwrócić się do komitetu niezależnych wybitnych osobistości ustanowionego rozporządzeniem (UE, Euratom) nr 1141/2014 o dokonanie oceny tego, czy dana europejska partia polityczna lub europejska fundacja polityczna świadomie wywarła wpływ lub usiłowała wywrzeć wpływ na wynik wyborów do Parlamentu Europejskiego, wykorzystując naruszenie obowiązujących przepisów o ochronie danych osobowych. Jeżeli po przeprowadzeniu procedury weryfikacji zostanie ustalone, że miało to miejsce, Urząd powinien nałożyć kary zgodnie ze skutecznym, proporcjonalnym i odstrasającym systemem kar określonym w rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 1141/2014.
- (5) Gdy Urząd nakłada karę na europejską partię polityczną lub europejską fundację polityczną zgodnie z procedurą weryfikacji, powinien uwzględnić zasadę *ne bis in idem*, w myśl której nie można nałożyć kary dwukrotnie za ten sam czyn zabroniony. Urząd powinien również zapewnić poszanowanie zasady pewności prawa oraz dać danej europejskiej partii politycznej lub europejskiej fundacji politycznej możliwość wypowiedzenia się.

<sup>(1)</sup> Opinia z dnia 12 grudnia 2018 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 1141/2014 z dnia 22 października 2014 r. w sprawie statusu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych (Dz.U. L 317 z 4.11.2014, s. 1).

- (6) Nowa procedura powinna istnieć równolegle z obecnymi procedurami stosowanymi do weryfikacji spełnienia warunków rejestracji oraz w przypadkach oczywistego i poważnego naruszenia wartości, na których opiera się Unia. Jednakże do nowej procedury nie powinny mieć zastosowania ograniczenia czasowe weryfikacji spełnienia warunków i wymogów rejestracji określone w art. 10 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 1141/2014.
- (7) Z uwagi na fakt, że nowa procedura jest uruchamiana decyzją właściwego krajowego organu nadzorczego ds. ochrony danych, dana europejska partia polityczna lub europejska fundacja polityczna powinny mieć możliwość zwrócenia się o przegląd kary, jeżeli decyzja tego krajowego organu nadzorczego zostanie uchylona lub środek odwoławczy od tej decyzji okaże się skuteczny, pod warunkiem że wykorzystają one wszystkie krajowe środki odwoławcze.
- (8) Aby zapewnić przebieg wyborów do Parlamentu Europejskiego w 2019 r. zgodnie z solidnymi zasadami demokracji i przy pełnym poszanowaniu europejskich wartości demokracji, praworządności i poszanowania praw podstawowych, ważne jest, aby przepisy dotyczące nowej procedury weryfikacji weszły w życie w odpowiednim terminie i aby procedura ta miała zastosowanie jak najszybciej. W związku z tym zmiany do rozporządzenia (UE, Euratom) nr 1141/2014 wprowadzone w niniejszym rozporządzeniu powinny wejść w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE, Euratom) nr 1141/2014,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE, Euratom) nr 1141/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Dyrektor Urzędu jest wspomagany przez pracowników, w odniesieniu do których wykonuje uprawnienia przyznane organowi powołującemu na mocy regulaminu pracowniczego urzędników Unii Europejskiej oraz uprawnienia przyznane organowi uprawnionemu do zawierania umów o pracę z innymi pracownikami na mocy warunków zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej, określonych w rozporządzeniu Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 (»uprawnienia organu powołującego«). We wszystkich obszarach swojej działalności Urząd może korzystać z innych oddelegowanych ekspertów krajowych lub innych pracowników niezatrudnionych przez Urząd.

Do personelu Urzędu mają zastosowanie regulamin pracowniczey i warunki zatrudnienia innych pracowników oraz przepisy przyjęte w drodze porozumienia między instytucjami Unii w celu nadania skuteczności regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników.

Wybór pracowników nie może powodować konfliktu interesów między ich obowiązkami wykonywanymi w Urzędzie a wszelkimi innymi oficjalnymi obowiązkami, zaś pracownicy powstrzymują się od wszelkich czynności niezgodnych z charakterem ich obowiązków.”;

- 2) art. 10 ust. 3 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Procedur określonych w akapitach pierwszym i drugim nie wszczyna się w okresie dwóch miesięcy poprzedzających wybory do Parlamentu Europejskiego. To ograniczenie czasowe nie ma zastosowania do procedury określonej w art. 10a.”;

- 3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

#### **Procedura weryfikacji dotycząca naruszenia przepisów o ochronie danych osobowych**

1. Żadna europejska partia polityczna ani europejska fundacja polityczna świadomie nie wywiera lub nie usiłuje wywrzeć wpływu na wynik wyborów do Parlamentu Europejskiego, korzystając z naruszenia przez osobę fizyczną lub prawną obowiązujących przepisów o ochronie danych osobowych.

2. Jeżeli Urząd poweźmie wiadomość o decyzji krajowego organu nadzorczego w rozumieniu art. 4 pkt 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (\*) stwierdzającej, że osoba fizyczna lub prawna naruszyła obowiązujące przepisy o ochronie danych osobowych, i jeżeli z tej decyzji wynika lub istnieją uzasadnione powody, by sądzić, że dane naruszenie wiąże się z działalnością polityczną europejskiej partii politycznej lub europejskiej fundacji politycznej w kontekście wyborów do Parlamentu Europejskiego, Urząd przekazuje sprawę komitetowi niezależnych wybitnych osobistości ustanowionemu na mocy art. 11 niniejszego rozporządzenia. Urząd może w razie potrzeby skontaktować się z odpowiednim krajowym organem nadzorczym.

3. Komitet, o którym mowa w ust. 2, wydaje opinię, czy dana europejska partia polityczna lub europejska fundacja polityczna świadomie wywierała wpływ lub usiłowała wywrzeć wpływ na wynik wyborów do Parlamentu Europejskiego, wykorzystując takie naruszenie przepisów. Urząd zwraca się o opinię bez zbędnej zwłoki, nie później niż jeden miesiąc od powzięcia wiadomości o decyzji krajowego organu nadzorczego. Urząd wyznacza krótki, rozsądny termin na wydanie opinii przez komitet. Komitet wydaje opinię w tym terminie.

4. Uwzględniając opinię komitetu Urząd podejmuje decyzję w sprawie nałożenia na daną europejską partię polityczną lub europejską fundację polityczną kar finansowych zgodnie z art. 27 ust. 2 lit. a) ppkt (vii). Decyzja Urzędu jest odpowiednio uzasadniona, w szczególności w odniesieniu do opinii komitetu, i jest niezwłocznie publikowana.

5. Procedura określona w niniejszym artykule nie narusza procedury określonej w art. 10.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).";

4) art. 11 ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Na wniosek Urzędu komitet wydaje opinię w sprawie:

- a) ewentualnego oczywistego i poważnego naruszenia przez europejską partię polityczną lub europejską fundację polityczną wartości, na których opiera się Unia, zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. c) i art. 3 ust. 2 lit. c);
- b) tego, czy dana europejska partia polityczna lub europejska fundacja polityczna świadomie wywarła wpływ lub usiłowała wywrzeć wpływ na wynik wyborów do Parlamentu Europejskiego, wykorzystując naruszenie obowiązujących przepisów o ochronie danych osobowych.

W przypadkach, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), komitet może zwrócić się do Urzędu, Parlamentu Europejskiego, danej europejskiej partii politycznej lub europejskiej fundacji politycznej, do innych partii politycznych, fundacji politycznych lub innych zainteresowanych podmiotów o udostępnienie stosownego dokumentu lub dowodów oraz może zażądać wysłuchania ich przedstawicieli. W przypadku, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. b), krajowy organ nadzorczy, o którym mowa w art. 10a, współpracuje z komitetem zgodnie z obowiązującym prawem.”;

5) art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W chwili składania wniosku europejska partia polityczna i europejska fundacja polityczna muszą spełniać wymogi wyszczególnione w art. 23 oraz, od dnia złożenia wniosku do końca roku budżetowego lub działania objętego wkładem lub dotacją, muszą pozostać zarejestrowane w rejestrze i nie mogą podlegać żadnym karom przewidzianym w art. 27 ust. 1 i art. 27 ust. 2 lit. a) ppkt (v), (vi) i (vii).”;

6) w art. 27 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 lit. a) dodaje się podpunkt w brzmieniu:

„(vii) „jeżeli po przeprowadzeniu procedury weryfikacji, o której mowa w art. 10a, ustalono, że dana europejska partia polityczna lub europejska fundacja polityczna świadomie wywarła wpływ lub usiłowała wywrzeć wpływ na wynik wyborów do Parlamentu Europejskiego, wykorzystując naruszenie obowiązujących przepisów o ochronie danych osobowych;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. Jeżeli decyzja krajowego organu nadzorczego, o której mowa w art. 10a, zostanie uchylona lub środek odwoławczy od takiej decyzji okaże się skuteczny, Urząd, na wniosek danej europejskiej partii politycznej lub europejskiej fundacji politycznej, dokonuje przeglądu kary nałożonej na podstawie ust. 2 lit. a) ppkt (vii), pod warunkiem że wykorzystane zostały wszystkie krajowe środki odwoławcze.”.

## Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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*

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/494****z dnia 25 marca 2019 r.****w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia 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. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii 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, to jest od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Głównym celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 <sup>(3)</sup> jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotniczego w Unii. W tym celu ustanowiono system certyfikatów odnoszących się do różnego rodzaju działalności z zakresu lotnictwa służący osiągnięciu wymaganego poziomu bezpieczeństwa oraz umożliwieniu niezbędnej weryfikacji i wzajemnego akceptowania wydanych certyfikatów.
- (3) W dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego wiele zainteresowanych stron może, za pomocą różnych środków, zneutralizować wpływ wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii na certyfikaty i zatwierdzenia. Środki te obejmują przeniesienie się do organu lotnictwa cywilnego jednego z pozostałych 27 państw członkowskich lub złożenie, przed dniem wystąpienia, wniosku o wydanie przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) certyfikatu, który stanie się skuteczny dopiero od dnia wystąpienia i w związku z tym będzie uwarunkowany uzyskaniem przez Zjednoczone Królestwo statusu państwa trzeciego.
- (4) W przeciwieństwie do innych dziedzin prawa Unii istnieją jednak szczególne przypadki, w których uzyskanie certyfikatu od innego państwa członkowskiego lub Agencji nie będzie możliwe, ponieważ od dnia wystąpienia Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do swojej jurysdykcji ponownie przyjmie rolę „państwa projektu” zgodnie z konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Z kolei Zjednoczone Królestwo może w tej nowej roli wydawać certyfikaty dopiero po przyjęciu tej roli, czyli od chwili, gdy prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa po jego wystąpieniu z Unii.
- (5) W związku z tym konieczne jest ustanowienie tymczasowego mechanizmu w celu przedłużenia ważności niektórych certyfikatów bezpieczeństwa lotniczego, aby zapewnić zainteresowanym operatorom i Agencji wystarczającą ilość czasu na wydanie niezbędnych certyfikatów na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) 2018/1139, tak aby uwzględnić status Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego.
- (6) Czas trwania takiego przedłużenia ważności certyfikatów powinien być ograniczony do niezbędnego minimum pozwalającego sprostać wyjściu Zjednoczonego Królestwa z unijnego systemu bezpieczeństwa lotniczego.

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

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91, (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (7) W celu zapewnienia, w stosownych przypadkach, więcej czasu na wydanie zainteresowanym operatorom certyfikatów na podstawie art. 68 rozporządzenia (UE) 2018/1139, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dalszego przedłużenia okresu ważności certyfikatów, o których mowa w sekcji 1 załącznika do niniejszego rozporządzenia. 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(4)</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu 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.
- (8) Ponadto, w przeciwieństwie do większości innych dziedzin prawa Unii dotyczącego towarów, nieważność certyfikatów ma wpływ nie na wprowadzenie na rynek, lecz na faktyczne użytkowanie wyrobów lotniczych, części i akcesoriów w Unii, np. w przypadku instalowania części i akcesoriów na unijnym statku powietrznym eksploatowanym w Unii. Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa nie powinno mieć wpływu na takie użytkowanie wyrobów lotniczych w Unii.
- (9) Szkolenie pilotów i mechaników w ramach unijnego systemu bezpieczeństwa lotniczego jest ściśle uregulowane, a moduły szkoleniowe są zharmonizowane. Osoby biorące udział w module szkoleniowym w jednym państwie członkowskim nie zawsze mogą zmienić państwo członkowskie w trakcie tego szkolenia. W unijnych środkach awaryjnych należy uwzględnić tę szczególną sytuację.
- (10) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zastosowanie zasadniczo od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że zawarta ze Zjednoczonym Królestwem umowa o wystąpieniu wejdzie w życie do tego dnia. Aby umożliwić jak najszybsze przeprowadzenie niezbędnych procedur administracyjnych, niektóre przepisy powinny mieć jednak zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy szczegółowe w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanego dalej „Zjednoczonym Królestwem”) z Unii Europejskiej w odniesieniu do niektórych certyfikatów bezpieczeństwa lotniczego wydawanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008<sup>(5)</sup> lub rozporządzenia (UE) 2018/1139 osobom fizycznym i prawnym, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, oraz w odniesieniu do niektórych sytuacji dotyczących szkoleń lotniczych.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do certyfikatów wymienionych w załączniku do niniejszego rozporządzenia, które obowiązują w dniu poprzedzającym datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia i które zostały wydane przez:
  - a) Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) osobom fizycznym lub prawnym, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, jak określono w załączniku sekcja 1; lub
  - b) osoby fizyczne lub prawne certyfikowane przez właściwe organy Zjednoczonego Królestwa, jak określono w załączniku sekcja 2.
3. Oprócz certyfikatów wymienionych w ust. 2 niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do modułów szkoleniowych, o których mowa w art. 5.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie oraz na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

## Artykuł 3

**Certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a)**

Certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), zachowują ważność przez okres dziewięciu miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

W przypadku gdy na wydanie zainteresowanym operatorom certyfikatów, o których mowa w art. 68 rozporządzenia (UE) 2018/1139 potrzeba więcej czasu, Komisja może – w drodze aktów delegowanych – przedłużyć okres ważności, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego artykułu.

Przed przyjęciem aktu delegowanego 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.

Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## Artykuł 4

**Certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b)**

Certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), dotyczące użytkowania wyrobów, części i akcesoriów zachowują ważność.

## Artykuł 5

**Przenoszenie modułów szkoleniowych**

Na zasadzie odstępstwa od rozporządzeń Komisji (UE) nr 1178/2011<sup>(6)</sup> i (UE) nr 1321/2014<sup>(7)</sup> właściwe organy państw członkowskich lub Agencja, w zależności od przypadku, uwzględniają egzaminy przeprowadzone przez organizacje szkoleniowe podlegające nadzorowi właściwego organu Zjednoczonego Królestwa, w wyniku których to egzaminów przed datą rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 10 ust. 2 akapit drugi niniejszego rozporządzenia, nie wydano jeszcze licencji, w taki sposób, jakby zostały przeprowadzone przez organizację szkoleniową podlegającą nadzorowi właściwego organu państwa członkowskiego.

## Artykuł 6

**Zasady i obowiązki dotyczące certyfikatów regulowanych art. 3 lub 4**

1. Certyfikaty regulowane art. 3 lub 4 niniejszego rozporządzenia podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz z aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na podstawie tego rozporządzenia lub na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Agencja posiada uprawnienia ustanowione w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz w aktach wykonawczych i delegowanych przyjętych na jego podstawie oraz na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do podmiotów, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim.
2. Na wniosek Agencji posiadacze certyfikatów, o których mowa w art. 3, i podmioty wydające certyfikaty, o których mowa w art. 4, dostarczają kopie wszystkich sprawozdań z audytu, ustaleń i planów działań naprawczych dotyczących certyfikatów wydanych w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek. W przypadku gdy takie dokumenty nie zostaną dostarczone w terminie określonym przez Agencję w jej wniosku, Agencja może cofnąć korzyść uzyskaną odpowiednio na podstawie art. 3 lub 4.
3. Posiadacze certyfikatów, o których mowa w art. 3, i podmioty wydające certyfikaty, o których mowa w art. 4 niniejszego rozporządzenia, niezwłocznie informują Agencję o wszelkich działaniach podejmowanych przez organy Zjednoczonego Królestwa, które mogą kolidować z ich obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia lub z rozporządzenia (UE) 2018/1139.

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

## Artykuł 7

**Właściwy organ**

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia i w celu sprawowania nadzoru nad posiadaczami certyfikatów, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, oraz podmiotami wydającymi takie certyfikaty, Agencja pełni rolę właściwego organu przewidzianego dla podmiotów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na jego podstawie lub na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

## Artykuł 8

**Stosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 319/2014**

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 319/2014 <sup>(8)</sup> stosuje się do osób prawnych i fizycznych posiadających lub wydających certyfikaty, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, na tych samych warunkach co do posiadaczy odpowiednich certyfikatów wydanych osobom prawnym lub fizycznym z państw trzecich.

## Artykuł 9

**Akceptowalne sposoby spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne**

Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja może wydawać akceptowalne sposoby spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 10

**Wejście w życie i stosowanie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.

Art. 5 stosuje się jednak od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się, jeżeli umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej wejdzie do dnia, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy niniejszego artykułu.

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

<sup>(8)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 319/2014 z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 593/2007 (Dz.U. L 93 z 28.3.2014, s. 58).



## ZAŁĄCZNIK

## WYKAZ CERTYFIKATÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 1

Sekcja 1: Certyfikaty wydane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”) osobom fizycznym lub prawnym, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, oraz w odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w:

- 1.1. rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 <sup>(1)</sup>, załącznik I, część 21, sekcja A, podczęść B (certyfikaty typu i ograniczone certyfikaty typu)
- 1.2. rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, załącznik I, część 21, sekcja A, podczęść D (zmiany w stosunku do certyfikatów typu i ograniczonych certyfikatów typu)
- 1.3. rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, załącznik I, część 21, sekcja A, podczęść E (uzupełniające certyfikaty typu)
- 1.4. rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, załącznik I, część 21, sekcja A, podczęść M (naprawy)
- 1.5. rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, załącznik I, część 21, sekcja A, podczęść O (autoryzacje europejskiej normy technicznej)
- 1.6. rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, załącznik I, część 21, sekcja A, podczęść J (zatwierdzenie organizacji projektującej)

Sekcja 2: Certyfikaty dla wyrobów, części i akcesoriów wydane przez osoby prawne lub fizyczne certyfikowane przez właściwe organy Zjednoczonego Królestwa, o których mowa w:

- 2.1. rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, załącznik I, sekcja A, podczęść G, pkt 21.A.163 lit. c) (autoryzowane poświadczenia produkcji dotyczące wyrobów, części i akcesoriów)
- 2.2. rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014, załącznik II, część 145, pkt 145.A.75 lit. e) (poświadczenia obsługi w związku z wykonaniem czynności związanych z obsługą techniczną)
- 2.3. rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014, załącznik II, część 145, pkt 145.A.75 lit. f) (poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statków powietrznych ELA1)
- 2.4. rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014, załącznik I, część M, sekcja A, podsekcja F, pkt M.A.615 lit. d) (poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej)
- 2.5. rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014, załącznik I, część M, sekcja A, podsekcja F, pkt M.A.615 lit. e) (poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statków powietrznych ELA1)
- 2.6. rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014, załącznik I, część M, sekcja A, podsekcja G, pkt M.A.711 lit. a) ppkt (4) lub lit. b) ppkt (1) (poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i ich przedłużanie)
- 2.7. rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014, załącznik I, część M, sekcja A, podsekcja H, pkt M.A.801 lit. b) ppkt (2) i (3) oraz lit. c) (poświadczenia obsługi w odniesieniu do zakończenia obsługi technicznej).

---

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/495****z dnia 25 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii 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 tej notyfikacji, to jest od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Instrument „Łącząc Europę”, będący kluczowym instrumentem finansowania unijnego, został ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 <sup>(4)</sup>. Celem instrumentu „Łącząc Europę” jest umożliwienie przygotowania i realizacji projektów transgranicznych i będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach transportu, telekomunikacji i energii w celu poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego UE i poprawy konkurencyjności, a także przyczyniania się do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej i do realizowania celów zrównoważonego rozwoju.
- (3) Część I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 zawiera wykaz dziewięciu korytarzy sieci bazowej. Korytarze te stanowią instrument ułatwiający skoordynowane wdrażanie sieci bazowej. Powinny one przyczyniać się do zwiększania spójności sieci bazowej poprzez lepszą współpracę terytorialną, wnosić wkład w realizację szerszych celów polityki transportowej oraz ułatwiać interoperacyjność, integrację modalną i operacje multimodalne.
- (4) Zjednoczone Królestwo stanowi część korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne”, który obejmuje połączenia między Belfastem, Dublinem a Cork na wyspie Irlandii oraz połączenia w Wielkiej Brytanii od Glasgow i Edynburga na północy po Folkestone i Dover na południu. Odcinki i węzły Zjednoczonego Królestwa są ujęte w tabeli zatytułowanej „Wstępnie zidentyfikowane odcinki, w tym projekty” w sekcji „Korytarze sieci bazowej” w pkt 2 części I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.
- (5) W następstwie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii części przebiegu korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” związane ze Zjednoczonym Królestwem oraz odcinki i węzły Zjednoczonego Królestwa ujęte w tabeli „Wstępnie zidentyfikowane odcinki, w tym projekty” ulegną dezaktualizacji i nie będą już wywoływać skutków prawnych od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 301.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 461 z 21.12.2018, s. 173.<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

- (6) Połączenia morskie stanowią dla Irlandii jeden z głównych sposobów zapewnienia jej bezpośredniego połączenia z Europą kontynentalną, zwłaszcza w świetle niepewnego rozwoju sytuacji w odniesieniu do przepływów handlowych z wykorzystaniem „mostu lądowego” przechodzącego przez terytorium Zjednoczonego Królestwa.
- (7) Aby uniknąć sytuacji, w której korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” zostanie rozdzielony na dwie odrębne i niepołączone ze sobą części, oraz aby zapewnić Irlandii połączenie z Europą kontynentalną, korytarz sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” powinien obejmować nowe połączenia morskie między portami irlandzkimi a portami w Belgii, Francji i Niderlandach należącymi do tego korytarza. Ponadto połączenie korytarza „Morze Północne – Morze Śródziemne” z korytarzem atlantyckim przez Hawr, który jest częścią korytarza atlantyckiego, powinno zapewnić lepszą konektywność i integrację rynku wewnętrznego.
- (8) Ważne jest, aby średnioterminowe konsekwencje wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii dla połączeń i przepływów ruchu, w szczególności możliwe przekierowanie przepływów ruchu, zostały uwzględnione podczas projektowania instrumentu następującego po instrumentcie „Łącząc Europę” oraz podczas oceny rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (\*). W związku z tym Komisja powinna do 2021 r. przeprowadzić wczesny przegląd rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 w celu uwzględnienia potencjalnych zmian w przepływach towarów po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii.
- (9) Zapewnienie połączenia między Irlandią a pozostałymi państwami członkowskimi w ramach korytarza sieci bazowej „Morze Północne – Morze Śródziemne” i w części korytarza atlantyckiego ma zasadnicze znaczenie dla bieżących i przyszłych inwestycji infrastrukturalnych oraz zapewnienia jasności i pewności prawa na potrzeby planowania infrastruktury. Konieczne jest rozwinięcie odpowiedniej infrastruktury, by utrzymywać i wspierać istniejące i przyszłe przepływy handlowe między Irlandią a Europą kontynentalną.
- (10) Inwestycje w urządzenia i infrastrukturę potrzebne do zapewnienia bezpieczeństwa i kontroli na granicach zewnętrznych powinny być wśród priorytetowych działań ostatniej fazy realizacji bieżącego okresu programowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.
- (11) By odpowiedzieć na te potrzeby, Komisja powinna zaproponować nowy roczny program prac.
- (12) Podczas przeglądu wieloletniego programu prac w celu dostosowania go w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii należy w szczególności uwzględnić działania mające na celu wzmocnienie infrastruktury transportowej w zakresie bezpieczeństwa i kontroli na granicy zewnętrznej.
- (13) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno być stosowane od dnia następującego po dniu, w którym rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1316/2013 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 7 ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„m) działania przystosowujące infrastrukturę transportową do celów zapewnienia bezpieczeństwa i kontroli na granicach zewnętrznych.”;
- 2) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja dokonuje przeglądu wieloletnich programów prac przynajmniej w połowie okresu. W sektorze transportu Komisja dokonuje przeglądu wieloletniego programu prac w celu dostosowania go w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii. W razie konieczności Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu przeglądu wieloletniego programu prac. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.”;
  - b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. W sektorze transportu działania określone w art. 7 ust. 2 lit. m) muszą być jednym z priorytetów rocznego programu prac przyjętego w dniu 28 marca 2019 r. lub po tej dacie.”;
- 3) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

---

*Artykuł 2*

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 rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 przestaje mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

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*

---

## ZAŁĄCZNIK

**Zmiana w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013**

W załączniku I część I pkt 2 („Korytarze sieci bazowej”) sekcja „Morze Północne – Morze Śródziemne”, podsekcja „Przebieg” po wierszu „Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork” dodaje się wiersz w brzmieniu:

„Shannon Foynes/Dublin/Cork – Hawr/Calais/Dunkierka/Zeebrugge/Terneuzen/Gandawa/Antwerpia/Rotterdam/Amsterdam”.

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/496****z dnia 25 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 428/2009 poprzez wydanie generalnego unijnego zezwolenia na wywóz w odniesieniu do wywozu niektórych produktów podwójnego zastosowania z Unii do Zjednoczonego Królestwa**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o swoim zamiarze wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, to znaczy od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, podejmie jedomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W rozporządzeniu Rady (WE) nr 428/2009 <sup>(2)</sup> ustanowiono wspólny system kontroli wywozu produktów podwójnego zastosowania, który jest niezbędny do wspierania bezpieczeństwa Unii i bezpieczeństwa międzynarodowego oraz zapewnienia eksporterom unijnym równych warunków działania.
- (3) W rozporządzeniu (WE) nr 428/2009 przewidziano „generalne unijne zezwolenia na wywóz”, które ułatwiają kontrolę wywozu niskiego ryzyka produktów podwójnego zastosowania do niektórych państw trzecich. Obecnie Australia, Kanada, Japonia, Nowa Zelandia, Norwegia, Szwajcaria, wraz z Liechtensteinem, oraz Stany Zjednoczone Ameryki są objęte generalnym unijnym zezwoleniem na wywóz nr EU001 określonym w załączniku IIa do rozporządzenia (WE) nr 428/2009.
- (4) Zjednoczone Królestwo jest stroną odpowiednich traktatów międzynarodowych i członkiem międzynarodowych systemów nieproliferaacji oraz zachowuje pełną zgodność z odnośnymi obowiązkami i zobowiązaniami. Zjednoczone Królestwo stosuje proporcjonalne i odpowiednie mechanizmy kontroli, aby skutecznie uwzględnić kwestie dotyczące zamierzonych końcowych zastosowań i ryzyka ich zmiany, zgodnie z przepisami i celami rozporządzenia (WE) nr 428/2009.
- (5) Zważywszy, że Zjednoczone Królestwo jest ważnym miejscem przeznaczenia produktów podwójnego zastosowania wytwarzanych w Unii, należy dodać Zjednoczone Królestwo do wykazu miejsc przeznaczenia objętych generalnym unijnym zezwoleniem na wywóz nr EU001 w celu zapewnienia jednolitego i spójnego stosowania kontroli w całej Unii, wspierania równych warunków działania dla eksporterów unijnych oraz uniknięcia niepotrzebnych obciążeń administracyjnych, przy jednoczesnej ochronie bezpieczeństwa Unii i bezpieczeństwa międzynarodowego.
- (6) Ze względu na pilny charakter sytuacji związanej z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii konieczne jest umożliwienie szybkiego stosowania niniejszego rozporządzenia w zakresie objęcia Zjednoczonego Królestwa generalnym unijnym zezwoleniem na wywóz nr EU001. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (7) Należy dodać Zjednoczone Królestwo do wykazu miejsc przeznaczenia objętych generalnym unijnym zezwoleniem na wywóz nr EU001 jedynie w sytuacji, gdy umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE nie wejdzie w życie do dnia, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na mocy art. 50 ust. 3 TUE,

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 428/2009 z dnia 5 maja 2009 r. ustanawiające wspólnotowy system kontroli wywozu, transferu, pośrednictwa i tranzytu w odniesieniu do produktów podwójnego zastosowania (Dz.U. L 134 z 29.5.2009, s. 1).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W załączniku IIa do rozporządzenia Rady (WE) nr 428/2009 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł „Wywóz do Australii, Japonii, Kanady, Norwegii, Nowej Zelandii, Szwajcarii, wraz z Liechtensteinem, i Stanów Zjednoczonych” otrzymuje brzmienie:

„Wywóz do Australii, Japonii, Kanady, Norwegii, Nowej Zelandii, Szwajcarii, wraz z Liechtensteinem, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, oraz Stanów Zjednoczonych Ameryki”;

- b) w części 2 po tiret „— Szwajcaria, w tym również Liechtenstein” dodaje się tiret w brzmieniu:

„— Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej”.

#### Artykuł 2

##### **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 na mocy art. 50 ust. 3 TUE.

Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się, jeżeli do dnia, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego artykułu, wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE.

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*

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/497****z dnia 25 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do niektórych przepisów dotyczących Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 42 i art. 43 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(1)</sup>,

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 dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Umowa o wystąpieniu opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 19 lutego 2019 r. <sup>(2)</sup> zawiera postanowienia dotyczące stosowania przepisów prawa Unii do Zjednoczonego Królestwa po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli umowa ta wejdzie w życie, wspólna polityka rybołówstwa (zwana dalej „WPRyb”) będzie miała zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa w okresie przejściowym zgodnie z tą umową i przestanie mieć zastosowanie z końcem tego okresu.
- (3) Kiedy WPRyb przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, wody Zjednoczonego Królestwa (morze terytorialne i przyległa wyłączna strefa ekonomiczna) nie będą już stanowić części wód Unii. W związku z tym, w przypadku braku umowy o wystąpieniu, istnieje ryzyko utraty przez statki unijne dostępu do wód Zjednoczonego Królestwa oraz utraty uprawnień do połowów na tych wodach od dnia 30 marca 2019 r. Miałyby to znaczące skutki, jeśli chodzi o działalność połowową unijnej floty oraz korzyści ekonomiczne.
- (4) Już w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 <sup>(3)</sup> udostępnione zostały środki, które mogą być wykorzystywane w celu złagodzenia niekorzystnych skutków gospodarczych wynikających z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii w całym łańcuchu produkcji i wprowadzania do obrotu.
- (5) W rozporządzeniu (UE) nr 508/2014 ustanowiono przepisy i ustalenia dotyczące przyznawania rekompensat finansowych rybakom i właścicielom statków rybackich w przypadku tymczasowego zaprzestania działalności połowowej. Kryteria umożliwiające tymczasowe zaprzestanie działalności nie pozwalają przyznawać rekompensat z powodu wystąpienia państwa członkowskiego z Unii i wynikającej z niego utraty dostępu do wód tego państwa oraz utraty uprawnień do połowów na tym obszarze.
- (6) W uzupełnieniu środków dostępnych już na podstawie rozporządzenia (UE) nr 508/2014, w celu złagodzenia niekorzystnych skutków gospodarczych spowodowanych wystąpieniem państwa członkowskiego z Unii należy udzielić wsparcia publicznego z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej rybakom i podmiotom, które są w znacznym stopniu uzależnione od dostępu do wód Zjednoczonego Królestwa.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 508/2014.
- (8) Pozostałe środki można przeznaczyć na wszelkie kwalifikowalne środki łagodzące skutki wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 66 I z 19.2.2019, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006, (WE) nr 1198/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 (Dz.U. L 149 z 20.5.2014, s. 1).



- (9) W celu uproszczenia zainteresowane państwa członkowskie zachęca się do rozważenia połączenia zmian w swoim programie operacyjnym w kontekście art. 22 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 (\*).
- (10) Z myślą o potrzebie zapewnienia, przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, dostępności wsparcia w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej przez unijne statki rybackie, które są w znaczącym stopniu uzależnione od dostępu do wód Zjednoczonego Królestwa, w przypadku odmowy dostępu do tych wód przez Zjednoczone Królestwo od dnia jego wystąpienia z Unii, co mogłoby nastąpić w dniu 30 marca 2019 r., uznano za właściwe wprowadzenie wyjątku od ośmiotygodniowego okresu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (11) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno 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,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 508/2014

W rozporządzeniu (UE) nr 508/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„9. Państwa członkowskie mają możliwość przekroczenia kwoty, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz niepełnego wykorzystania kwot, o których mowa w ust. 3-7 niniejszego artykułu, w celu wsparcia środków określonych w art. 33 niniejszego rozporządzenia, jeżeli Zjednoczone Królestwo nie udzieli praw dostępu do wód Zjednoczonego Królestwa dla unijnych statków rybackich, które są w znaczącym stopniu uzależnione od dostępu do tych wód na potrzeby swojej działalności połowowej, w przypadku gdy Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE).”;

- 2) w art. 25 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Przy ustalaniu, czy przekroczono progi określone w ust. 3 lit. a) i b) niniejszego artykułu, nie uwzględnia się łącznego wkładu finansowego z EFMR na rzecz środków, o których mowa w art. 33 ust. 1 lit. d).”;

- 3) w art. 33 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„d) w celu złagodzenia skutków sytuacji, w której Zjednoczone Królestwo nie udziela praw dostępu do wód Zjednoczonego Królestwa dla unijnych statków rybackich, które są w znaczącym stopniu uzależnione od dostępu do tych wód na potrzeby swojej działalności połowowej, w przypadku gdy Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 50 ust. 3 TUE.”;

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wsparcie, o którym mowa w ust. 1 lit. a), b) i c), może być udzielane na okres maksymalnie sześciu miesięcy na statek w latach 2014–2020, a wsparcie, o którym mowa w lit. d) tego ustępu, może być udzielane na okres maksymalnie dziewięciu miesięcy na statek w latach 2014–2020. Wydatki związane z ust. 1 lit. d) są kwalifikowalne od dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/497 (\*).

(\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/497 z dnia 25 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do niektórych przepisów dotyczących Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii (Dz.U. L 85 I z 27.3.2019, s. 22).”

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 320).

## Artykuł 2

**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 dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

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

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/498****z dnia 25 marca 2019 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/2403 w odniesieniu do upoważnień dla unijnych statków rybackich do połowów na wodach Zjednoczonego Królestwa oraz w odniesieniu do operacji połowowych prowadzonych przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa na wodach Unii**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 43 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo notyfikowało swój zamiar wystąpienia z Unii Europejskiej 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) Umowa o wystąpieniu opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 19 lutego 2019 r. <sup>(2)</sup> zawiera postanowienia dotyczące stosowania przepisów prawa Unii do Zjednoczonego Królestwa po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli umowa ta wejdzie w życie, wspólna polityka rybołówstwa (zwana dalej „WPRyb”) będzie miała zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa w okresie przejściowym zgodnie z tą umową i przestanie mieć zastosowanie z końcem tego okresu.
- (3) Kiedy WPRyb przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, wody Zjednoczonego Królestwa (morze terytorialne i przyległa wyłączna strefa ekonomiczna) nie będą już stanowić części wód Unii. W związku z tym w przypadku braku umowy o wystąpieniu istnieje ryzyko utraty przez unijne statki rybackie oraz statki rybackie Zjednoczonego Królestwa możliwości pełnego wykorzystania uprawnień do połowów ustalonych na 2019 r.
- (4) W celu zapewnienia zrównoważonego charakteru rybołówstwa oraz w świetle znaczenia rybołówstwa dla gospodarczych podstaw egzystencji wielu społeczności w Unii i w Zjednoczonym Królestwie należy zachować, przez ograniczony czas, możliwość utrzymania pełnego wzajemnego dostępu do zasobów rybnych dla unijnych statków rybackich oraz statków rybackich Zjednoczonego Królestwa na wodach każdej ze stron po zaprzestaniu stosowania WPRyb do Zjednoczonego Królestwa jako państwa członkowskiego. Celem niniejszego rozporządzenia jest stworzenie odpowiednich ram prawnych dla takiego wzajemnego dostępu.
- (5) Zakres terytorialny niniejszego rozporządzenia oraz wszelkie odniesienia do Zjednoczonego Królestwa w niniejszym rozporządzeniu nie obejmują Gibraltaru.
- (6) Uprawnienia do połowów na 2019 r. zostały uzgodnione zgodnie z rozporządzeniami Rady (UE) 2019/124 <sup>(3)</sup> i (UE) 2018/2025 <sup>(4)</sup>, w tym również przez Zjednoczone Królestwo, w trakcie członkostwa Zjednoczonego Królestwa w Unii. Uprawnienia te zostały ustalone w pełni zgodnie z z wymogami określonymi w art. 61 i 62

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

<sup>(2)</sup> DzÚ C 66 I z 19.2.2019, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2019/124 z dnia 30 stycznia 2019 r. ustalające uprawnienia do połowów na 2019 r. w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mające zastosowanie w wodach Unii oraz – dla unijnych statków rybackich – w niektórych wodach nienależących do Unii (Dz.U. L 29 z 31.1.2019, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2018/2025 z dnia 17 grudnia 2018 r. ustalające na lata 2019 i 2020 uprawnienia do połowów dla unijnych statków rybackich dotyczące niektórych stad ryb głębinowych (Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 7).

Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. W celu zapewnienia zrównoważonej eksploatacji żywych zasobów morza oraz stabilności na wodach Unii i na wodach Zjednoczonego Królestwa należy utrzymać dostępność uzgodnionych kwot i udziałów państw członkowskich i Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 <sup>(5)</sup>.

- (7) W świetle utrwalonych praktyk połowowych stosowanych przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa na wodach Unii i *vice versa* Unia powinna ustanowić – na ograniczony czas – mechanizm przyznawania statkom rybackim Zjednoczonego Królestwa dostępu do wód Unii w drodze upoważnień, aby mogły one dokonywać połowów według przydzielonych im kwot ustanowionych na mocy rozporządzeń (UE) 2019/124 i (UE) 2018/2025 na tych samych warunkach, które mają zastosowanie do unijnych statków rybackich. Takie upoważnienia do połowów powinny być przyznawane tylko jeśli i tylko w zakresie, w jakim Zjednoczone Królestwo nadal będzie wydawać unijnym statkom rybackim upoważnienia, aby mogły nadal korzystać z uprawnień do połowów przydzielonych im zgodnie z odpowiednimi rozporządzeniami dotyczącymi uprawnień połowowych.
- (8) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2403 <sup>(6)</sup> ustanowiono przepisy dotyczące wydawania upoważnień do połowów dla statków na wodach podlegających zwierzchnictwu lub jurysdykcji państwa trzeciego oraz dla statków rybackich państw trzecich prowadzących operacje połowowe na wodach Unii, oraz dotyczące zarządzania tymi upoważnieniami.
- (9) W rozporządzeniu (UE) 2017/2403 określono przepisy dotyczące operacji połowowych prowadzonych przez unijne statki rybackie na wodach państwa trzeciego poza ramami umowy w sprawie połowów, oraz przewidziano, że państwo członkowskie bandery może przyznawać bezpośrednio upoważnienia, a także ustanowiono warunki i procedury przyznawania takich upoważnień. Biorąc pod uwagę liczbę unijnych statków rybackich, które prowadzą działalność połowową na wodach Zjednoczonego Królestwa, w przypadku braku umowy o wystąpieniu lub umowy w sprawie połowów te warunki i procedury mogłyby prowadzić do znacznych opóźnień oraz zwiększenia obciążenia administracyjnego. Konieczne jest zatem ustanowienie szczegółowych warunków i procedur ułatwiających wydawanie przez Zjednoczone Królestwo upoważnień na prowadzenie działalności połowowej na wodach Zjednoczonego Królestwa dla unijnych statków rybackich.
- (10) Należy wprowadzić odstępstwo od przepisów mających zastosowanie do statków rybackich państw trzecich oraz określić szczegółowe warunki i procedury umożliwiające wydawanie przez Unię upoważnień statkom rybackim Zjednoczonego Królestwa na prowadzenie działalności połowowej na wodach Unii.
- (11) Rozporządzenie (UE) nr 1380/2013 upoważnia państwa członkowskie do wymiany całości lub części przyznaných im uprawnień do połowów. Co roku między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi odbywa się około 1 000 wymian kwot. Bez uszczerbku dla wyłącznych kompetencji Unii, potrzebny będzie elastyczny system, który umożliwiłby Unii wymianę kwot ze Zjednoczonym Królestwem po zaprzestaniu stosowania Traktatów do Zjednoczonego Królestwa. W związku z tym państwa członkowskie powinny mieć możliwość prowadzenia rozmów ze Zjednoczonym Królestwem oraz – w stosownych przypadkach – ustalania możliwych zakresów planowanych transferów lub wymian kwot. Komisja powinna pozostawać odpowiedzialna za przeprowadzanie takich transferów lub wymian kwot. Uprawnienia do połowów otrzymane od Zjednoczonego Królestwa lub przekazane mu w ramach transferu lub wymiany kwot powinny być uznawane za kwoty dodane do przydziału danego państwa członkowskiego lub od niego odliczone.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2017/2403.
- (13) Z myślą o potrzebie zapewnienia, przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, ram prawnych mających na celu uniknięcie przerwania połowów przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa na wodach Unii i przez statki rybackie Unii na wodach Zjednoczonego Królestwa od dnia wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, co mogłoby nastąpić w dniu 30 marca 2019 r., uznano za właściwe wprowadzenie wyjątku od ośmiotygodniowego okresu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (14) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno być stosowane od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że do tego dnia wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem. Niniejsze rozporządzenie powinno być stosowane do dnia 31 grudnia 2019 r.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 22).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2403 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie zrównoważonego zarządzania zewnętrznymi flotami rybackimi oraz uchylenia rozporządzenia Rady (WE) nr 1006/2008 (Dz.U. L 347 z 28.12.2017, s. 81).

- (15) Aby umożliwić podmiotom zarówno z Unii, jak i Zjednoczonego Królestwa, dalsze prowadzenie połowów zgodnie z odpowiednimi przyznanymi im uprawnieniami do połowów, upoważnienia do działalności połowowej na wodach Unii powinny być przydzielane statkom rybackim Zjednoczonego Królestwa tylko jeśli i tylko w zakresie, w jakim Komisja sama uzna, że Zjednoczone Królestwo przyznaje unijnym statkom rybackim prawa dostępu do prowadzenia operacji połowowych na wodach Zjednoczonego Królestwa na zasadzie wzajemności,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

### Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2017/2403

W rozporządzeniu (UE) 2017/2403 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tytule II rozdział II dodaje się sekcję w brzmieniu:

„Sekcja 4

#### **Operacje połowowe unijnych statków rybackich na wodach zjednoczonego królestwa**

Artykuł 18a

##### **Zakres**

Niniejszą sekcję stosuje się do dnia 31 grudnia 2019 r. – na zasadzie odstępstwa od sekcji 3 – do operacji połowowych prowadzonych przez unijne statki rybackie na wodach Zjednoczonego Królestwa.

Artykuł 18b

##### **Definicja**

Do celów niniejszej sekcji »wody Zjednoczonego Królestwa« oznaczają wody podlegające zwierzchnictwu lub jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa, wyznaczone zgodnie z prawem międzynarodowym.

Artykuł 18c

#### **Procedura uzyskiwania upoważnienia do połowów od Zjednoczonego Królestwa**

1. Państwo członkowskie bandery, które sprawdziło, że spełnione są warunki określone w art. 5, przesyła Komisji odpowiedni wniosek lub wykaz wniosków o wydanie upoważnienia przez Zjednoczone Królestwo.
2. Każdy wniosek lub wykaz wniosków zawiera informacje wymagane przez Zjednoczone Królestwo do wydania upoważnienia, w wymaganym formacie, zgodnie z informacjami przekazanymi Komisji przez Zjednoczone Królestwo.
3. Komisja przekazuje państwom członkowskim informacje i format, o których mowa w ust. 2. Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego bandery z wnioskiem o wszelkie dodatkowe informacje niezbędne do sprawdzenia zgodności z warunkami, o których mowa w ust. 1 i 2.
4. Po otrzymaniu wniosku lub wszelkich dodatkowych informacji, o które wystąpiono na podstawie ust. 3, Komisja niezwłocznie przesyła wniosek do Zjednoczonego Królestwa.
5. Gdy tylko Zjednoczone Królestwo poinformuje Komisję o podjętej przez siebie decyzji o wydaniu lub odmowie wydania upoważnienia dla unijnego statku rybackiego, Komisja natychmiast informuje o tym fakcie państwo członkowskie bandery.
6. Państwo członkowskie bandery może wydać upoważnienie do połowów w odniesieniu do operacji połowowych na wodach Zjednoczonego Królestwa po otrzymaniu informacji, że Zjednoczone Królestwo podjęło decyzję o wydaniu upoważnienia na prowadzenie operacji połowowych przez dany unijny statek rybacki.
7. Operacje połowowe nie mogą się rozpocząć, dopóki zarówno państwo członkowskie bandery, jak i Zjednoczone Królestwo, nie wydadzą upoważnienia do połowów.

8. W przypadku gdy Zjednoczone Królestwo poinformuje Komisję o podjętej przez siebie decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia do połowów dla unijnego statku rybackiego, Komisja natychmiast informuje o tym fakcie państwo członkowskie bandery. Państwo członkowskie odpowiednio zawiesza lub cofa swoje upoważnienie do połowów w odniesieniu do operacji połowowych na wodach Zjednoczonego Królestwa.

9. W przypadku gdy Zjednoczone Królestwo bezpośrednio poinformuje państwo członkowskie bandery o podjętej przez siebie decyzji o wydaniu, odmowie wydania, zawieszeniu lub cofnięciu upoważnienia do połowów dla unijnego statku rybackiego, państwo członkowskie bandery natychmiast informuje o tym fakcie Komisję. Państwo członkowskie odpowiednio zawiesza lub cofa swoje upoważnienie do połowów w odniesieniu do operacji połowowych na wodach Zjednoczonego Królestwa.

Artykuł 18d

### **Monitorowanie**

Komisja monitoruje wydawanie upoważnień do połowów przez Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do operacji połowowych prowadzonych przez unijne statki rybackie na wodach Zjednoczonego Królestwa.”;

2) dodaje się tytuł w brzmieniu:

„TYTUŁ IIIa

### **OPERACJE POŁOWOWE PROWADZONE PRZEZ STATKI ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA NA WODACH UNII**

Artykuł 38a

#### **Zakres**

Niniejszy tytuł stosuje się do dnia 31 grudnia 2019 r. – na zasadzie odstępstwa od tytułu III – do operacji połowowych prowadzonych przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa na wodach Unii.

Artykuł 38b

### **Operacje połowowe prowadzone przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa**

Statki rybackie Zjednoczonego Królestwa mogą prowadzić operacje połowowe na wodach Unii zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniach Rady (UE) 2019/124 (\*) i (UE) 2018/2025 (\*\*) w sprawie ustanowienia uprawnień do połowów.

(\*) Rozporządzenie Rady (UE) 2019/124 z dnia 30 stycznia 2019 r. ustalające uprawnienia do połowów na 2019 r. w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mające zastosowanie w wodach Unii oraz – dla unijnych statków rybackich – w niektórych wodach nienależących do Unii (Dz.U. L 29 z 31.1.2019, s. 1).

(\*\*) Rozporządzenie Rady (UE) 2018/2025 z dnia 17 grudnia 2018 r. ustalające na lata 2019 i 2020 uprawnienia do połowów dla unijnych statków rybackich dotyczące niektórych stad ryb głębinowych (Dz.U. L 325 z 20.12.2018, s. 7).

Artykuł 38c

### **Zasady ogólne**

1. Statek rybacki Zjednoczonego Królestwa nie może prowadzić operacji połowowych na wodach Unii, chyba że Komisja wydała mu upoważnienie do połowów. Upoważnienie takie może być mu wydane tylko wtedy, gdy spełnia on kryteria kwalifikowalności określone w ust. 2.

2. Komisja może wydać upoważnienie do połowów dla statków rybackich Zjednoczonego Królestwa, jeżeli:

- a) statek rybacki posiada ważną licencję połowową wydaną przez organ Zjednoczonego Królestwa;
- b) statek rybacki został wymieniony przez Zjednoczone Królestwo w rejestrze floty dostępnym dla Komisji;
- c) statek rybacki i wszelkie powiązane z nim statki pomocnicze stosują odpowiedni system numerów identyfikacyjnych statków w ramach IMO w zakresie, w jakim jest on wymagany na mocy prawa Unii;
- d) statek rybacki nie figuruje w wykazie statków NNN, przyjętym przez RFMO lub przez Unię na podstawie rozporządzenia NNN;

- e) Zjednoczone Królestwo nie jest wymienione w wykazie państw niewspółpracujących na podstawie rozporządzenia NNN i nie jest uznane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1026/2012 za państwo pozwalające na niezrównoważone połowy;
  - f) uprawnienia do połowów są dostępne dla Zjednoczonego Królestwa.
3. Statek rybacki Zjednoczonego Królestwa upoważniony do prowadzenia połowów na wodach Unii musi przestrzegać przepisów regulujących operacje połowowe unijnych statków rybackich na obszarze połowowym, na którym prowadzi operacje.

#### Artykuł 38d

#### **Procedura uzyskiwania upoważnień do połowów**

1. Zjednoczone Królestwo przesyła Komisji wniosek lub wykaz wniosków o wydanie upoważnienia dla swoich statków rybackich.
2. Komisja może zwrócić się do Zjednoczonego Królestwa o dodatkowe informacje niezbędne do sprawdzenia, czy warunki określone w art. 38c ust. 2 zostały spełnione.
3. W przypadku gdy zostanie ustalone, że warunki określone w art. 38c ust. 2 są spełnione, Komisja może wydać upoważnienie do połowów oraz niezwłocznie informuje o tym Zjednoczone Królestwo oraz zainteresowane państwa członkowskie.

#### Artykuł 38e

#### **Zarządzanie upoważnieniami do połowów**

1. Jeżeli którykolwiek z warunków określonych w art. 38c ust. 2 przestaje być spełniony, Komisja podejmuje odpowiednie działania, w tym również zmianę lub wycofanie upoważnienia, oraz informuje o tym Zjednoczone Królestwo oraz zainteresowane państwa członkowskie.
2. Komisja może odmówić wydania upoważnienia, zawiesić lub cofnąć upoważnienie wydane dla statku rybackiego Zjednoczonego Królestwa w każdym z następujących przypadków:
  - a) gdy nastąpiła zasadnicza zmiana okoliczności;
  - b) w przypadku poważnego zagrożenia dla zrównoważonej eksploatacji żywych zasobów morza, zarządzania nimi i ich ochrony;
  - c) gdy ma to istotne znaczenie dla zapobiegania połowom NNN lub ich zwalczania;
  - d) gdy Komisja uzna to za właściwe na podstawie swoich ustaleń wynikających z działań monitorujących przeprowadzanych zgodnie z art. 18d;
  - e) gdy Zjednoczone Królestwo niesłusznie odmawia wydania upoważnienia, zawiesza lub cofa upoważnienie dla unijnych statków rybackich na wodach Zjednoczonego Królestwa lub je cofa.
3. W przypadku odmowy wydania upoważnienia, jego zawieszenia lub cofnięcia przez Komisję zgodnie z ust. 2 natychmiast informuje ona o tym Zjednoczone Królestwo.

#### Artykuł 38f

#### **Zaprzestanie operacji połowowych**

1. W przypadku uznania, że uprawnienia do połowów przyznane Zjednoczonemu Królestwu zostały wyczerpane, Komisja natychmiast powiadamia o tym fakcie Zjednoczone Królestwo oraz właściwe organy inspekcji państw członkowskich. W celu zapewnienia ciągłości operacji połowowych w ramach niewykorzystanych uprawnień do połowów, które mogą jednak również mieć wpływ na wyczerpanie uprawnień do połowów, Komisja zwraca się do Zjednoczonego Królestwa o przekazanie jej informacji o środkach technicznych zapobiegających wszelkiemu negatywnemu wpływowi na wyczerpanie uprawnień do połowów.
2. Od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, upoważnienia do połowów wydane statkom pływającym pod banderą Zjednoczonego Królestwa uznaje się za zawieszono w odniesieniu do danych operacji połowowych, a statki nie są już upoważnione do prowadzenia takich operacji połowowych.
3. Upoważnienia do połowów uznaje się za wycofane, w przypadku gdy zawieszenie upoważnień do połowów zgodnie z ust. 2 dotyczy wszystkich operacji, w odniesieniu do których zostały one udzielone.

Artykuł 38g

### **Przekroczenie kwot na wodach Unii**

Gdy Komisja stwierdzi, że Zjednoczone Królestwo przekroczyło kwoty, które zostały mu przydzielone w odniesieniu do danego stada lub danej grupy stad, Komisja dokonuje odliczeń od innych kwot przydzielonych Zjednoczonemu Królestwu. Komisja dokłada starań w celu zapewnienia, aby wielkość tych odliczeń była spójna z odliczeniami nałożonymi na państwa członkowskie w podobnych okolicznościach.

Artykuł 38h

### **Kontrola i egzekwowanie**

1. Statek rybacki Zjednoczonego Królestwa upoważniony do prowadzenia połowów na wodach Unii, na obszarze połowowym, na którym prowadzi operacje, musi przestrzegać przepisów w zakresie kontroli regulujących operacje połowowe unijnych statków rybackich.

2. Statek rybacki Zjednoczonego Królestwa upoważniony do prowadzenia połowów na wodach Unii przekazuje Komisji lub wyznaczonemu przez nią organowi oraz, w stosownych przypadkach, nadbrzeżnemu państwu członkowskiemu dane, które unijne statki rybackie zobowiązane są przekazywać państwu członkowskiemu bandery na podstawie rozporządzenia w sprawie kontroli.

3. Komisja lub wyznaczony przez nią organ przesyła dane otrzymane zgodnie z ust. 2 nadbrzeżnemu państwu członkowskiemu.

4. Statek rybacki Zjednoczonego Królestwa upoważniony do prowadzenia połowów na wodach Unii przekazuje na żądanie – Komisji lub organowi przez nią wyznaczonemu – sprawozdania obserwatora sporządzone na mocy mających zastosowanie programów obecności obserwatorów.

5. Nadbrzeżne państwo członkowskie zapisuje wszelkie naruszenia popełnione przez statki rybackie Zjednoczonego Królestwa, w tym również związane z nimi kary, w krajowym rejestrze, o którym mowa w art. 93 rozporządzenia w sprawie kontroli.

Artykuł 38i

### **Transfery i wymiany kwot**

1. Państwo członkowskie może podjąć nieformalne rozmowy ze Zjednoczonym Królestwem oraz – w stosownych przypadkach – ustalić możliwe zakresy planowanych transferów lub wymian kwot.

2. Po powiadomieniu Komisji przez zainteresowane państwo członkowskie Komisja może przeprowadzić odpowiedni transfer lub wymianę kwot.

3. Komisja informuje państwa członkowskie o uzgodnionym transferze lub uzgodnionej wymianie kwot.

4. Uprawnienia do połowów otrzymane od Zjednoczonego Królestwa lub przekazane mu w ramach transferu lub wymiany kwot uznaje się za kwoty dodane do przydziału danego państwa członkowskiego lub od niego odliczone od momentu, w którym transfer lub wymiana kwot zostaną przeprowadzone. Taki przydział lub odliczenie nie zmienia istniejącego klucza podziału do celów rozdzielania uprawnień do połowów między państwami członkowskimi zgodnie z zasadą względnej stabilności działalności połowowej.”.

Artykuł 2

### **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 na podstawie art. 50 ust. 3 TUE, do dnia 31 grudnia 2019 r.

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 dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.



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*

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/499****z dnia 25 marca 2019 r.****ustanawiające przepisy dotyczące kontynuacji trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej w ramach programu Erasmus+ ustanowionego rozporządzeniem (UE) nr 1288/2013 w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 165 ust. 4 i art. 166 ust. 4,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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 od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, a mianowicie od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Wystąpienie ma miejsce w trakcie okresu programowania 2014–2020 w odniesieniu do programu Erasmus+, w którym Zjednoczone Królestwo uczestniczy.
- (3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1288/2013 <sup>(3)</sup> ustanawia i zawiera przepisy regulujące program „Erasmus+”. W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić przepisy, które umożliwią dalsze wypełnianie, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1288/2013, podjętych już zobowiązań prawnych w odniesieniu do trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej z udziałem Zjednoczonego Królestwa po jego wystąpieniu z Unii.
- (4) Zjednoczone Królestwo przestanie być państwem uczestniczącym w Programie w rozumieniu art. 24 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1288/2013 od dnia, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Aby uniknąć sytuacji, w której obecni uczestnicy programu Erasmus+ musieliby przerwać trwające działania w zakresie mobilności edukacyjnej, należy dostosować przepisy dotyczące kwalifikowalności trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej w ramach programu Erasmus+.
- (5) Do celów kontynuacji finansowania trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej z budżetu Unii Komisja i Zjednoczone Królestwo powinny uzgodnić możliwość przeprowadzania kontroli i audytów tych działań. Jeżeli nie można przeprowadzić niezbędnych kontroli i audytów, należy to uznać za poważne uchybienie w systemie zarządzania i kontroli.
- (6) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie umożliwienie kontynuacji trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej z udziałem Zjednoczonego Królestwa rozpoczętych najpóźniej w dniu, w którym Traktaty przestały mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest ich lepsze

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

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1288/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Erasmus+”: unijny program na rzecz kształcenia, szkolenia, młodzieży i sportu oraz uchylające decyzje nr 1719/2006/WE, 1720/2006/WE i 1298/2008/WE (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 50).

osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (7) Mając na uwadze, że w przypadku braku umowy o wystąpieniu lub przedłużeniu dwuletniego okresu następującego po notyfikacji Zjednoczonego Królestwa, Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r., a także z myślą o potrzebie zapewnienia, przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, kontynuacji trwających działań w zakresie mobilności edukacyjnej w ramach programu Erasmus+, uznano za właściwe zastosowanie wyjątku od ośmiotygodniowego okresu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (8) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno być stosowane od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestały mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że umowa o wystąpieniu ze Zjednoczonym Królestwem wejdzie w życie przed tą datą,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### **Przedmiot i zakres**

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy dotyczące kontynuacji działań w zakresie mobilności edukacyjnej, o których mowa w art. 7 i 13 rozporządzenia (UE) nr 1288/2013, które mają miejsce w Zjednoczonym Królestwie lub dotyczą podmiotów lub uczestników ze Zjednoczonego Królestwa, rozpoczętych najpóźniej w dniu, w którym Traktaty przestały mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

#### Artykuł 2

##### **Kwalifikowalność**

1. Działania w zakresie mobilności edukacyjnej, o których mowa w art. 1, pozostają kwalifikowalne do finansowania.
2. Do celów stosowania wszelkich przepisów rozporządzenia (UE) nr 1288/2013 oraz aktów wykonawczych do tego rozporządzenia, niezbędnych do nadania skuteczności ust. 1, Zjednoczone Królestwo traktuje się jako państwo członkowskie, z zastrzeżeniem niniejszego rozporządzenia.

Przedstawiciele Zjednoczonego Królestwa nie uczestniczą jednak w pracach komitetu, o którym mowa w art. 36 rozporządzenia (UE) nr 1288/2013.

#### Artykuł 3

##### **Kontrole i audyty**

Komisja i organy Zjednoczonego Królestwa uzgadniają stosowanie zasad dotyczących kontroli i audytów działań w zakresie mobilności edukacyjnej, o których mowa w art. 1. Kontrole i audyty obejmują cały okres działań w zakresie mobilności edukacyjnej oraz związanych z nimi działań następczych.

Jeżeli w Zjednoczonym Królestwie nie można przeprowadzić niezbędnych kontroli i audytów programu Erasmus+, stanowi to poważne uchybienie w wykonywaniu podstawowych obowiązków związanych z wykonaniem zobowiązania prawnego między Komisją a agencją narodową Zjednoczonego Królestwa.

#### Artykuł 4

##### **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 przestały 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 weszła w życie przed dniem, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego artykułu.

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*

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/500****z dnia 25 marca 2019 r.****w sprawie ustanowienia środków awaryjnych w dziedzinie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w następstwie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 48,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo notyfikowało swój zamiar wystąpienia z Unii na podstawie art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, a mianowicie od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W przypadku braku umowy o wystąpieniu lub w razie nieprzedłużenia okresu dwóch lat po notyfikowaniu przez Zjednoczone Królestwo zamiaru wystąpienia z Unii, unijne przepisy dotyczące koordynacji zabezpieczenia społecznego zawarte w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 <sup>(2)</sup> oraz (WE) nr 987/2009 <sup>(3)</sup> przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie od dnia 30 marca 2019 r.
- (3) W rezultacie osoby, które jako obywatele Unii zgodnie z prawem skorzystały z prawa do swobodnego przemieszczania się lub ze swobody przedsiębiorczości, zapisanych w art. 45 i 49 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, jak również członkowie ich rodzin i osoby pozostałe przy życiu po ich śmierci nie będą już mogli odwoływać się do tych przepisów unijnych w dziedzinie koordynacji zabezpieczenia społecznego w odniesieniu do swoich praw do zabezpieczenia społecznego wynikających z okoliczności i zdarzeń zaistniałych przed dniem wystąpienia oraz do okresów ubezpieczenia, zatrudnienia, pracy na własny rachunek lub zamieszkania spełnionych przed tym dniem, o ile dotyczyły one Zjednoczonego Królestwa. To samo dotyczy będzie bezpaństwowców i uchodźców, którzy podlegają lub podlegali ustawodawstwu co najmniej jednego państwa członkowskiego i którzy znajdują się lub znajdowali w sytuacjach dotyczących Zjednoczonego Królestwa, a także członków ich rodzin i osób pozostałych przy życiu po ich śmierci.
- (4) Aby osiągnąć cel, jakim jest ochrona praw osób zainteresowanych do zabezpieczenia społecznego, państwa członkowskie powinny nadal stosować unijne zasady równego traktowania, równego traktowania świadczeń, dochodów, okoliczności lub zdarzeń oraz sumowania okresów określone w rozporządzeniach (WE) nr 883/2004 i (WE) nr 987/2009, a także przepisy tych rozporządzeń niezbędne do nadania skuteczności tym zasadom w odniesieniu do osób objętych przepisami, okoliczności lub zdarzeń zaistniałych przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii oraz do okresów spełnionych przed tym dniem.
- (5) Niniejsze rozporządzenie nie uchybia istniejącym konwencjom i umowom dotyczącym zabezpieczenia społecznego zawartym między Zjednoczonym Królestwem a co najmniej jednym państwem członkowskim, które są zgodne z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 i art. 9 rozporządzenia (WE) nr 987/2009. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla możliwości przyjęcia przez Unię lub państwa członkowskie środków dotyczących współpracy administracyjnej i dla wymiany informacji z właściwymi instytucjami w Zjednoczonym Królestwie w celu nadania skuteczności zasadom niniejszego rozporządzenia. Ponadto niniejsze rozporządzenie nie uchybia właściwości Unii lub państw członkowskich do zawierania z państwami trzecimi lub ze Zjednoczonym Królestwem konwencji i umów dotyczących zabezpieczenia społecznego, odnoszących się do okresu po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 19 marca 2019 r.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 987/2009 z dnia 16 września 2009 r. dotyczące wykonywania rozporządzenia (WE) nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego (Dz.U. L 284 z 30.10.2009, s. 1).

- (6) Niniejsze rozporządzenie nie uchybia jakimkolwiek prawom nabytym lub prawom w trakcie nabywania zgodnie z ustawodawstwem państwa członkowskiego w okresie przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Do zapewnienia ochrony i utrzymania w mocy tych praw niezbędna jest dobra współpraca. Ważne jest zapewnienie, aby zainteresowane osoby otrzymały w stosownym czasie odpowiednie informacje.
- (7) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie jednolitego jednostronnego stosowania zasad zabezpieczenia społecznego dotyczących równego traktowania, równego traktowania świadczeń, dochodów, okoliczności lub zdarzeń oraz sumowania okresów, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skoordynowaną reakcję możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z określoną w tym artykule zasadą proporcjonalności niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (8) Z uwagi na fakt, że w przypadku braku umowy o wystąpieniu lub w razie nieprzedłużenia okresu dwóch lat po powiadomieniu przez Zjednoczone Królestwo o zamiarze wystąpienia z Unii, od dnia 30 marca 2019 r. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, a także mając na uwadze potrzebę zagwarantowania pewności prawa, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do TFUE i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (9) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz powinno obowiązywać od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną być stosowane do Zjednoczonego Królestwa, chyba że przed tą datą wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 i art. 1 rozporządzenia (WE) nr 987/2009.

#### Artykuł 2

#### Zakres podmiotowy

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do następujących osób:

- a) obywateli państwa członkowskiego, bezpaństwowców i uchodźców, którzy podlegają lub podlegali ustawodawstwu co najmniej jednego państwa członkowskiego i którzy znajdują się lub znajdowali w sytuacji dotyczącej Zjednoczonego Królestwa przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, a także członków ich rodzin i osób pozostałych przy życiu po ich śmierci;
- b) obywateli Zjednoczonego Królestwa, którzy podlegają lub podlegali ustawodawstwu co najmniej jednego państwa członkowskiego przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, a także członków ich rodzin i osób pozostałych przy życiu po ich śmierci.

#### Artykuł 3

#### Zakres przedmiotowy

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wszystkich działów zabezpieczenia społecznego określonych w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 883/2004.

#### Artykuł 4

#### Zasada równego traktowania

W odniesieniu do wszelkiego rodzaju sytuacji zaistniałych przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, do osób, o których mowa w art. 2 niniejszego rozporządzenia, zastosowanie ma zasada równego traktowania określona w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 883/2004.

## Artykuł 5

**Równe traktowanie świadczeń, dochodów, okoliczności lub zdarzeń i sumowanie okresów**

1. Do świadczeń lub dochodów uzyskanych w Zjednoczonym Królestwie przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia oraz okoliczności lub zdarzeń zaistniałych w tym państwie przed tym dniem zastosowanie ma zasada równego traktowania świadczeń, dochodów, okoliczności lub zdarzeń określona w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 883/2004.
2. Do okresów ubezpieczenia, zatrudnienia, pracy na własny rachunek lub zamieszkania spełnionych w Zjednoczonym Królestwie przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zastosowanie ma zasada sumowania okresów określona w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 883/2004.
3. Zastosowanie mają wszelkie inne przepisy rozporządzenia (WE) nr 883/2004 i rozporządzenia (WE) nr 987/2009 niezbędne do nadania skuteczności zasadom określonym w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

## Artykuł 6

**Stosunek do innych instrumentów koordynacji**

1. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla obowiązujących konwencji i umów dotyczących zabezpieczenia społecznego zawartych między Zjednoczonym Królestwem a co najmniej jednym państwem członkowskim, które są zgodne z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 883/2004 i art. 9 rozporządzenia (WE) nr 987/2009.
2. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla konwencji i umów dotyczących zabezpieczenia społecznego między Zjednoczonym Królestwem a co najmniej jednym państwem członkowskim zawartych po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na podstawie art. 50 ust. 3 TUE, oraz obejmujących okres do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że te konwencje i umowy nadają skuteczność zasadom określonym w art. 5 ust. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia, stosują przepisy, o których mowa w art. 5 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, opierają się na zasadach określonych w rozporządzeniu (WE) nr 883/2004 i są zgodne z jego duchem.

## Artykuł 7

**Sprawozdanie**

Po roku od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to będzie w szczególności dotyczyło praktycznych problemów napotkanych przez zainteresowane osoby, w tym problemów wynikających z braku ciągłości koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego.

## Artykuł 8

**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 przestaną być stosowane do Zjednoczonego Królestwa na podstawie art. 50 ust. 3 TUE.

Niniejsze rozporządzenie nie ma jednak zastosowania, jeżeli do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia wejdzie w życie zawarta ze Zjednoczonym Królestwem umowa o wystąpieniu zgodnie z art. 50 ust. 2 TUE.

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*

---



**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 <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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 <sup>(3)</sup> i (WE) nr 1073/2009 <sup>(4)</sup>.
- (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.

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

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

<sup>(3)</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).

<sup>(4)</sup> 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<sup>(9)</sup> (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<sup>(6)</sup>. 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.

<sup>(6)</sup> 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 (<sup>(7)</sup>), 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;

(<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).

- 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 kłęsk żywnościowych);
  - 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 <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 określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 <sup>(10)</sup>;
- d) w odniesieniu do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców – wymogi określone w dyrektywie 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(11)</sup>;
- e) w odniesieniu do maksymalnych dopuszczalnych wymiarów i obciążeń niektórych pojazdów drogowych – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE <sup>(12)</sup>;
- 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 <sup>(13)</sup>;
- 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 <sup>(14)</sup>;
- h) w odniesieniu do delegowania pracowników – wymogi ustanowione przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(15)</sup>;
- i) w odniesieniu do praw pasażerów – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 <sup>(16)</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 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).

<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 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).

<sup>(12)</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. 59).

<sup>(13)</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>(14)</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).

<sup>(15)</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).

<sup>(16)</sup> 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 <sup>(17)</sup>;

<sup>(17)</sup> 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<sup>(18)</sup>; 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.

<sup>(18)</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).

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*

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/502****z dnia 25 marca 2019 r.****w sprawie wspólnych zasad zapewniających podstawowe połączenia lotnicze 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. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii 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, to jest od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednogłośnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 <sup>(3)</sup> określono warunki przyznawania przewoźnikom lotniczym koncesji unijnej oraz ustanowiono swobodę świadczenia wewnątrzunijnych przewozów lotniczych.
- (3) W przypadku braku przepisów szczególnych wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii skutkowałoby wygaśnięciem wszelkich praw i obowiązków wynikających z prawa Unii w odniesieniu do dostępu do rynku, ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008, w zakresie, w jakim dotyczą one stosunków między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi 27 państwami członkowskimi.
- (4) Należy zatem ustanowić zestaw tymczasowych środków umożliwiających przewoźnikom posiadającym koncesję w Zjednoczonym Królestwie świadczenie przewozów lotniczych między terytorium tego ostatniego a pozostałymi 27 państwami członkowskimi. Aby zapewnić odpowiednią równowagę między Zjednoczonym Królestwem a pozostałymi 27 państwami członkowskimi, przyznane w tym trybie prawa powinny być uzależnione od przyznania równoważnych praw przez Zjednoczone Królestwo przewoźnikom lotniczym posiadającym koncesje wydane w Unii i podlegać pewnym warunkom, zapewniającym uczciwą konkurencję.
- (5) Aby odzwierciedlić jego tymczasowy charakter, stosowanie niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do krótkiego okresu, bez uszczerbku dla ewentualnych negocjacji i wejścia w życie przyszłej umowy ze Zjednoczonym Królestwem dotyczącej świadczenia przewozów lotniczych, której Unia będzie stroną. Komisja powinna, na wniosek, otrzymać, tak szybko, jak to możliwe, upoważnienie do prowadzenia negocjacji w sprawie kompleksowej umowy o transporcie lotniczym ze Zjednoczonym Królestwem. Taka umowa powinna zostać bezzwłocznie wynegocjowana i zawarta.
- (6) Aby utrzymać wzajemnie korzystne poziomy połączeń, zarówno brytyjskich przewoźników lotniczych, jak i dla unijnych przewoźników lotniczych, należy przewidzieć porozumienia o współpracy handlowej, takie jak dzielenie oznaczeń linii, zgodnie z zasadą wzajemności.

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

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

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

- (7) Ze względu na wyjątkowe i nadzwyczajne okoliczności, które wymagają przyjęcia niniejszego rozporządzenia, i zgodnie z Traktatami, właściwym jest, aby Unia tymczasowo wykonywała stosowne kompetencje dzielone przyznane jej na mocy Traktatów. Jednakże wszelkie skutki niniejszego rozporządzenia dla podziału kompetencji między Unią a państwami członkowskimi powinny być ściśle ograniczone w czasie. Z tego względu kompetencje wykonywane przez Unię powinny być wykonywane wyłącznie w odniesieniu do okresu stosowania niniejszego rozporządzenia. W związku z tym Unia przestanie wykonywać kompetencje dzielone wykonywane w ten sposób, gdy tylko niniejsze rozporządzenie przestanie obowiązywać. Zgodnie z art. 2 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej państwa członkowskie będą zatem od tego momentu ponownie wykonywać swoje kompetencje. Ponadto przypomina się, że zgodnie z protokołem nr 25 w sprawie wykonywania kompetencji dzielonych, załączonym do Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zakres wykonywania kompetencji Unii w niniejszym rozporządzeniu obejmuje wyłącznie elementy regulowane niniejszym rozporządzeniem i nie obejmuje całej dziedziny. Odpowiednie kompetencje Unii i państw członkowskich w odniesieniu do zawierania umów międzynarodowych w dziedzinie transportu lotniczego zostaną określone zgodnie z Traktatami i z uwzględnieniem odpowiednich przepisów unijnych.
- (8) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, aby zachować ważne koncesje unijni przewoźnicy lotniczy muszą stale spełniać wymogi dotyczące własności i kontroli określone w tym rozporządzeniu. Jeżeli wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii odbędzie się bez umowy o wystąpieniu, niektórzy unijni przewoźnicy lotniczy prawdopodobnie napotkają trudności w przestrzeganiu tych wymogów od dnia wystąpienia. Konieczne jest zatem wprowadzenie środków awaryjnych. Zgodnie z zasadami równego traktowania i proporcjonalności środki te powinny ograniczać się do tego, co jest ściśle niezbędne do rozwiązania problemów wynikających z nieuporządkowanego wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii. Z uwagi na te same zasady, konieczne jest również ustanowienie mechanizmów umożliwiających ściśle monitorowanie postępów w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi własności i kontroli oraz wycofanie koncesji, jeżeli jest to uzasadnione. Aby uniknąć nagłego zaprzestania wykonywania operacji lotniczych i umożliwić poszkodowanym pasażerom skorzystanie z lotów powrotnych, cofnięcie koncesji niezgodnej z przepisami, w przypadku gdy nie przedstawiono odpowiedniego planu działań naprawczych, powinno stać się skuteczne dwa tygodnie po wydaniu decyzji o cofnięciu koncesji.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim wydawania upoważnień na wykonywanie przez unijnych przewoźników lotniczych regularnych przewozów lotniczych w ramach wykonywania praw przyznanych im przez Zjednoczone Królestwo, podobnie jak w przypadkach występujących w kontekście umów międzynarodowych. Państwa członkowskie nie powinny dyskryminować unijnych przewoźników lotniczych w związku z tymi zezwoleniami.
- (10) Komisja i państwa członkowskie powinny rozwiązać problemy, które mogą mieć wpływ na istniejące systemy podziału ruchu lotniczego w wyniku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii. W szczególności należy podjąć odpowiednie środki, aby zapewnić pełną zgodność z tymi systemami i umożliwić w jak największym stopniu uporządkowane przejście, tak aby uniknąć zakłóceń odczuwanych przez pasażerów i przedsiębiorstwa w Unii.
- (11) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do przyjęcia środków gwarantujących wyważony stopień wzajemności w jednostronnym przyznawaniu przez Unię i Zjednoczone Królestwo praw przewoźnikom lotniczym drugiej strony i stworzenia unijnym przewoźnikom lotniczym możliwości konkurowania z brytyjskimi przewoźnikami lotniczymi w zakresie świadczenia przewozów lotniczych na sprawiedliwych warunkach. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (\*). Biorąc pod uwagę potencjalny wpływ tych środków na łączność lotniczą między państwami członkowskimi, w przypadku przyjmowania tych środków należy stosować procedurę sprawdzającą. Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach – jest to podyktowane szczególnie pilną potrzebą. Takie należycie uzasadnione przypadki mogą dotyczyć sytuacji, w których Zjednoczone Królestwo nie przyznaje unijnym przewoźnikom lotniczym równoważnych praw i tym samym powoduje wyraźny brak równowagi, lub gdy mniej korzystne warunki konkurencji niż warunki oferowane brytyjskim przewoźnikom lotniczym w ramach świadczenia przewozów lotniczych objętych niniejszym rozporządzeniem zagrażają rentowności unijnych przewoźników lotniczych.
- (12) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, mianowicie ustanowienie tymczasowych środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem w przypadku braku umowy o wystąpieniu, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego zakres i skutki, możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(\* ) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (13) Zakres terytorialny niniejszego rozporządzenia i wszelkie odniesienia do Zjednoczonego Królestwa w tym rozporządzeniu nie obejmują Gibraltaru.
- (14) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stanowiska prawnego Królestwa Hiszpanii w odniesieniu do suwerenności nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy w Gibraltarze.
- (15) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zasadniczo zastosowanie od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że przed tą datą wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem. Aby umożliwić jak najszybsze przeprowadzenie niezbędnych procedur administracyjnych niektóre przepisy powinny mieć jednak zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

##### **Zakres**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowy zestaw środków regulujących transport lotniczy między Unią a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanym dalej „Zjednoczonym Królestwem”), po jego wystąpieniu z Unii.

#### Artykuł 2

##### **Wykonywanie kompetencji**

1. Wykonywanie kompetencji Unii na mocy niniejszego rozporządzenia ogranicza się do okresu stosowania niniejszego rozporządzenia określonego w art. 16 ust. 4. Po upływie tego okresu Unia natychmiast zaprzestaje wykonywania tej kompetencji, a państwa członkowskie ponownie wykonują swoje kompetencje zgodnie z art. 2 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
2. Wykonywanie kompetencji Unii zgodnie z niniejszym rozporządzeniem nie narusza kompetencji państw członkowskich do przyznawania praw przewozowych w ramach trwających lub przyszłych negocjacji, podpisywania lub zawierania umów międzynarodowych dotyczących przewozów lotniczych z dowolnym innym państwem trzecim, oraz ze Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do okresu po zakończeniu stosowania niniejszego rozporządzenia.
3. Wykonywanie kompetencji Unii, o którym mowa w ust. 1, obejmuje wyłącznie elementy regulowane niniejszym rozporządzeniem.
4. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich kompetencji Unii i państw członkowskich w dziedzinie transportu lotniczego w odniesieniu do elementów innych niż te, które są regulowane niniejszym rozporządzeniem.

#### Artykuł 3

##### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
- 2) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;
- 3) „unijny przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez właściwy organ wydający koncesje, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (WE) nr 1008/2008;
- 4) „brytyjski przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego, który:
  - a) ma główne miejsce prowadzenia działalności w Zjednoczonym Królestwie; oraz

- b) spełnia jeden z następujących dwóch warunków:
- (i) Zjednoczone Królestwo i/lub obywatele Zjednoczonego Królestwa posiadają ponad 50 % udziałów w przedsiębiorstwie i skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub kilka przedsiębiorstw pośredniczących; lub
  - (ii) państwa członkowskie Unii i/lub obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej, i/lub inne państwa członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego i/lub obywatele tych państw, w dowolnej kombinacji, samodzielnie bądź wspólnie ze Zjednoczonym Królestwem i/lub z obywatelami Zjednoczonego Królestwa, posiadają ponad 50 % udziałów w przedsiębiorstwie i skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub kilka przedsiębiorstw pośredniczących;
- c) w przypadku, o którym mowa w lit. b) ppkt (ii), posiadał ważną koncesję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 w dniu poprzedzającym pierwszy dzień stosowania niniejszego rozporządzenia określony w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy;
- 5) „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przyznają możliwość wywierania, bezpośrednio lub pośrednio, decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
- a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
  - b) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;
- 6) „prawo konkurencji” oznacza przepisy prawa, które odnoszą się do następujących czynności, jeżeli mogą one mieć wpływ na usługi transportu lotniczego:
- a) czynności polegające na:
    - (i) zawieraniu umów między przewoźnikami lotniczymi, podejmowaniu decyzji przez stowarzyszenia przewoźników lotniczych i stosowaniu uzgodnionych praktyk, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji;
    - (ii) nadużywaniu pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika lotniczego;
    - (iii) podejmowaniu lub utrzymywaniu w mocy przez Zjednoczone Królestwo środków w odniesieniu do przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw, którym Zjednoczone Królestwo przyznaje prawa specjalne lub wyłączne, które to środki są sprzeczne z ppkt (i) lub (ii); oraz
  - b) koncentracji przewoźników lotniczych w znacznym stopniu zakłócającej efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
- 7) „dotacja” oznacza jakikolwiek wkład finansowy przyznany przewoźnikowi lotniczemu lub portowi lotniczemu przez rząd lub inny organ publiczny dowolnego szczebla, przynoszący korzyść, w tym:
- a) bezpośredni transfer środków pieniężnych, w formie subwencji, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalny bezpośredni transfer środków pieniężnych, przejęcie zobowiązań, takich jak gwarancje kredytowe, zastrzyki kapitałowe, własność, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;
  - b) rezygnacja z dochodów lub brak poboru dochodów, które w innym przypadku byłyby należne;
  - c) udostępnianie towarów i usług innych niż ogólna infrastruktura lub też zakup towarów lub usług; lub
  - d) dokonywanie wpłat do funduszy celowych, powierzanie lub zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonywania co najmniej jednej funkcji spośród wymienionych w lit. a), b) i c), które normalnie powierzono by podmiotom publicznym, i które w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy;
- korzyści nie uznaje się za przyznaną w przypadku wkładu finansowego ze strony rządu lub innego organu publicznego, jeżeli w sytuacji, w jakiej znajdował się dany podmiot publiczny, prywatny inwestor kierujący się wyłącznie perspektywą rentowności dokonałby tego samego wkładu finansowego;
- 8) „niezależny organ ochrony konkurencji” oznacza organ odpowiedzialny za stosowanie i egzekwowanie prawa konkurencji oraz za kontrolę dotacji, który spełnia wszystkie poniższe warunki:
- a) organ jest niezależny pod względem operacyjnym i dysponuje odpowiednimi zasobami do wykonywania swych zadań;
  - b) wykonując swoje obowiązki i korzystając ze swoich uprawnień, organ zapewnia niezbędne gwarancje niezależności od wpływów politycznych lub innych wpływów zewnętrznych i działa bezstronnie; oraz
  - c) decyzje tego organu podlegają kontroli sądowej;

- 9) „dyskryminacja” oznacza wszelkiego rodzaju rozróżnienie pozbawione obiektywnego uzasadnienia w odniesieniu do dostawy towarów lub świadczenia usług, w tym usług publicznych, wykorzystywanych do prowadzenia przewozów lotniczych, lub w odniesieniu do ich traktowania przez organy publiczne mające znaczenie dla prowadzenia takiej działalności;
- 10) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów wykazujących wszystkie poniższe cechy:
- a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego lub u jego upoważnionych agentów);
  - b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:
    - (i) zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów; lub
    - (ii) w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- 11) „nieregularny przewóz lotniczy” oznacza operację zarobkowego przewozu lotniczego inną niż regularny przewóz lotniczy;
- 12) „terytorium Unii” oznacza terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych Traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;
- 13) „terytorium Zjednoczonego Królestwa” oznacza terytorium lądowe, wody wewnętrzne oraz morze terytorialne Zjednoczonego Królestwa, a także przestrzeń powietrzną nad nimi;
- 14) „konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

#### Artykuł 4

#### Prawa przewozowe

1. Brytyjscy przewoźnicy lotniczy mogą, na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu:
- a) wykonywać przeloty bez lądowania nad terytorium Unii;
  - b) lądować na terytorium Unii w celach niehandlowych, w rozumieniu konwencji chicagowskiej;
  - c) wykonywać regularne i nieregularne międzynarodowe przewozy lotnicze obejmujące przewóz pasażerów, przewóz pasażerów i towarów oraz przewóz towarów między każdą parą punktów, z których jeden znajduje się na terytorium Zjednoczonego Królestwa, a drugi na terytorium Unii;
  - d) przez okres nie dłuższy niż pięć miesięcy od pierwszego dnia stosowania określonego w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, wykonywać regularne i nieregularne międzynarodowe przewozy lotnicze obejmujące przewóz towarów między każdą parą punktów, z których jeden znajduje się na terytorium Unii, a drugi na terytorium państwa trzeciego, jako część usługi z miejscem pochodzenia lub przeznaczenia na terytorium Zjednoczonego Królestwa. Całkowite sezonowe zdolności przewozowe oferowane przez brytyjskich przewoźników lotniczych w odniesieniu do tych przewozów nie mogą przekroczyć całkowitej liczby częstotliwości obsługiwanych przez tych przewoźników w odniesieniu do przewozów wykonanych w 2018 r., odpowiednio, w zimowym i letnim okresie IATA, zgodnie z zasadą *pro rata temporis*;
  - e) przez okres nie dłuższy niż siedem miesięcy od pierwszego dnia stosowania określonego w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, kontynuować świadczenie regularnych przewozów lotniczych na trasach objętych obowiązkiem użyteczności publicznej, jeżeli prawo do operowania przyznano zgodnie z art. 16 i 17 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem zgodności z warunkami dotyczącymi tych przewozów określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008.
2. Państwa członkowskie wykorzystują okres, o którym mowa w ust. 1 lit. e), do podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia, by usługi użyteczności publicznej uznane za niezbędne były nadal świadczone po upływie tego okresu zgodnie z art. 16 i 17 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
3. Państwa członkowskie nie prowadzą negocjacji ani nie zawierają żadnych dwustronnych umów ani porozumień ze Zjednoczonym Królestwem w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do okresu jego obowiązywania. W odniesieniu do tego okresu nie przyznają w żaden inny sposób brytyjskim przewoźnikom lotniczym żadnych praw związanych z transportem lotniczym poza prawami przyznanymi w niniejszym rozporządzeniu.

## Artykuł 5

**Porozumienia o współpracy handlowej**

1. Przewozy lotnicze zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia mogą być wykonywane w ramach porozumień o współpracy handlowej, takich jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii:
  - a) brytyjski przewoźnik lotniczy może występować jako przewoźnik umowny w stosunku do dowolnego przewoźnika wykonującego przewóz, który jest unijnym przewoźnikiem lotniczym lub brytyjskim przewoźnikiem lotniczym, lub w stosunku do dowolnego przewoźnika wykonującego przewóz z państwa trzeciego, który na mocy prawa Unii lub, w zależności od przypadku, zgodnie z prawem danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich, korzysta z niezbędnych praw przewozowych, jak również prawa wykonywania przez jego przewoźników tych praw w ramach danego porozumienia;
  - b) brytyjski przewoźnik lotniczy może występować jako przewoźnik wykonujący przewóz w stosunku do dowolnego przewoźnika umownego, który jest unijnym przewoźnikiem lotniczym lub brytyjskim przewoźnikiem lotniczym, lub w stosunku do dowolnego przewoźnika umownego z państwa trzeciego, który na mocy prawa Unii lub, w zależności od przypadku, zgodnie z prawem państwa członkowskiego lub państw członkowskich, korzysta z niezbędnych praw do obsługi danej trasy, jak również prawa wykonywania przez jego przewoźników tych praw w ramach danego porozumienia.
2. Powołanie się na porozumienia o współpracy handlowej, czy to w charakterze przewoźnika wykonującego przewóz czy przewoźnika umownego, w żadnym przypadku nie umożliwia brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu wykonywania praw innych niż przewidziane w art. 4 ust. 1.
3. W żadnym przypadku prawa przyznane brytyjskim przewoźnikom lotniczym na mocy ust. 1 nie mogą być interpretowane, jako przyznanie przewoźnikom lotniczym z państw trzecich jakichkolwiek innych praw niż te, z których korzystają na mocy prawa unijnego lub prawa danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich.
4. Państwa członkowskie, których to dotyczy, wymagają, aby porozumienia, o których mowa w ust. 1, zostały zatwierdzone przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w niniejszym artykule oraz z mającymi zastosowanie wymogami prawa unijnego i krajowego, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

## Artykuł 6

**Leasing statków powietrznych**

1. Wykonując prawa przewidziane w art. 4 ust. 1, brytyjski przewoźnik lotniczy może świadczyć przewozy lotnicze z wykorzystaniem własnego statku powietrznego oraz we wszystkich następujących przypadkach:
  - a) z wykorzystaniem statku powietrznego udostępnionego na podstawie umowy leasingu bez załogi przez dowolnego leasingodawcę;
  - b) z wykorzystaniem statku powietrznego udostępnionego na podstawie umowy leasingu z załogą przez dowolnego innego brytyjskiego przewoźnika lotniczego;
  - c) z wykorzystaniem statku powietrznego udostępnionego na podstawie umowy leasingu z załogą przez przewoźnika lotniczego z dowolnego kraju innego niż Zjednoczone Królestwo, pod warunkiem że leasing jest uzasadniony wyjątkowymi potrzebami, potrzebami w zakresie sezonowych zdolności przewozowych lub trudnościami operacyjnymi leasingobiorcy oraz że leasing nie przekracza okresu, który jest bezwzględnie konieczny do zaspokojenia tych potrzeb lub pokonania tych trudności.
2. Państwa członkowskie, których to dotyczy, wymagają, aby porozumienia, o których mowa w ust. 1, zostały zatwierdzone przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w tym ustępie oraz z mającymi zastosowanie wymogami prawa unijnego i krajowego, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony.

## Artykuł 7

**Działania dotyczące koncesji w odniesieniu do wymogów dotyczących własności i kontroli**

1. W drodze odstępstwa od art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy posiadający koncesję wydaną przez państwo członkowskie inne niż Zjednoczone Królestwo przestanie spełniać wymogi określone w art. 4 lit. f) tego rozporządzenia (zwane dalej „wymogami dotyczącymi własności i kontroli”) ze względu na wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii, niespełnienie tych wymogów nie wpływa na ważność koncesji do końca okresu sześciu miesięcy od pierwszego dnia stosowania określonego w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy niniejszego rozporządzenia, o ile spełnione są warunki określone w ust. 2–5 niniejszego artykułu.



2. W terminie dwóch tygodni od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przewoźnik lotniczy przedstawia właściwemu organowi wydającemu koncesje plan działań naprawczych. Plan ten określa, w sposób kompletny i precyzyjny, środki mające na celu spełnienie przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. W przypadku gdy przewoźnik lotniczy nie przedstawił planu w terminie, właściwy organ wydający koncesje, po umożliwieniu danemu przewoźnikowi lotniczemu przedstawienia jego stanowiska, cofa niezwłocznie koncesję, ale nie wcześniej niż w dniu, o którym mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, i informuje o tym Komisję. Takie cofnięcie koncesji staje się skuteczne po upływie dwóch tygodni od decyzji organu wydającego koncesje, ale najwcześniej od dnia, o którym mowa w art. 16 ust. 2. Właściwy organ wydający koncesje powiadamia przewoźnika lotniczego o swojej decyzji i informuje o tym Komisję.
3. Jeżeli dany przewoźnik lotniczy przedstawił plan działań naprawczych w terminie, o którym mowa w ust. 2, właściwy organ wydający koncesje, w terminie dwóch miesięcy od otrzymania planu, ocenia, czy środki w nim określone prowadzą do spełniania przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, oraz czy wydaje się prawdopodobne, że przewoźnik lotniczy wprowadzi te środki przed upływem tego terminu. Właściwy organ wydający koncesje informuje przewoźnika lotniczego i Komisję o swojej ocenie.
4. W przypadku gdy właściwy organ wydający koncesje, po umożliwieniu danemu przewoźnikowi lotniczemu przedstawienia jego stanowiska, stwierdzi, że środki określone w tym planie nie doprowadzą do spełniania przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, lub jeżeli wydaje się mało prawdopodobne, że dany przewoźnik lotniczy wprowadzi te środki przed upływem tego terminu, organ ten może bezzwłocznie cofnąć koncesję. Takie cofnięcie koncesji staje się skuteczne po upływie dwóch tygodni od decyzji organu wydającego koncesje. Właściwy organ wydający koncesje powiadamia przewoźnika lotniczego o swojej decyzji i informuje o tym Komisję.
5. W przypadku gdy właściwy organ wydający koncesje stwierdzi, że środki określone w tym planie prowadzą do spełniania przez przewoźnika lotniczego wszystkich wymogów dotyczących własności i kontroli najpóźniej pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, oraz jeżeli wydaje się prawdopodobne, że przewoźnik lotniczy wprowadzi te środki przed upływem tego terminu, organ ten ściśle i w sposób ciągły monitoruje realizację planu i regularnie informuje Komisję o swoich ustaleniach.
6. Do końca okresu, o którym mowa w ust. 1, właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję, czy przewoźnik lotniczy w pełni przestrzega wymogów dotyczących własności i kontroli. Jeżeli właściwy organ wydający koncesje, po umożliwieniu danemu przewoźnikowi lotniczemu przedstawienia jego stanowiska, postanowi, że przewoźnik lotniczy nie spełnia w pełni wymogów dotyczących własności i kontroli, organ ten cofa koncesję począwszy od pierwszego dnia po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1.
7. W przypadku gdy po udzieleniu właściwemu organowi wydającemu koncesje oraz danemu przewoźnikowi lotniczemu możliwości przedstawienia ich stanowiska Komisja stwierdza, że właściwy organ wydający koncesję nie wycofał danej koncesji, jeżeli takie cofnięcie jest wymagane na mocy ust. 2 lub ust. 6 niniejszego artykułu, Komisja, zgodnie z art. 15 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, zwraca się do właściwego organu wydającego koncesje o cofnięcie koncesji. Zastosowanie ma art. 15 ust. 3 akapit trzeci i czwarty tego rozporządzenia.
8. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla stosowania jakichkolwiek innych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

#### Artykuł 8

#### Równoważność praw

1. Komisja monitoruje prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom lotniczym oraz warunki ich wykonywania.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że prawa przyznane przez Zjednoczone Królestwo unijnym przewoźnikom lotniczym nie są, *de jure* lub *de facto*, równoważne z prawami przyznanymi brytyjskim przewoźnikom lotniczym na podstawie niniejszego rozporządzenia, lub że nie wszyscy przewoźnicy unijni mogą w równym stopniu z nich korzystać, bezzwłocznie i w celu przywrócenia równoważności, przyjmuje akty wykonawcze:
  - a) ustanawiające ograniczenia dopuszczalnej zdolności przewozowej dla regularnych przewozów lotniczych dostępnej dla brytyjskich przewoźników lotniczych i zobowiązujące państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania zarówno już obowiązujących, jak i nowo przyznawanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym zezwoleń;
  - b) zobowiązujące państwa członkowskie do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia wspomnianych zezwoleń; lub
  - c) nakładające zobowiązania finansowe lub ograniczenia operacyjne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2. Akty te przyjmuje się zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 15 ust. 3, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach poważnego braku równoważności do celów ust. 2 – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

#### Artykuł 9

### Uczciwa konkurencja

1. Komisja monitoruje warunki, na jakich unijni przewoźnicy lotniczy i unijne porty lotnicze konkurują z brytyjskimi przewoźnikami lotniczymi i z portami lotniczymi w Zjednoczonym Królestwie przy świadczeniu przewozów lotniczych objętych niniejszym rozporządzeniem.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że w wyniku którejkolwiek z sytuacji, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, te warunki są znacznie mniej korzystne niż te, z których korzystają brytyjscy przewoźnicy lotniczy, bezzwłocznie i w celu zaradzenia tej sytuacji, przyjmuje akty wykonawcze:
  - a) ustanawiające ograniczenia dopuszczalnej zdolności przewozowej dla regularnych przewozów lotniczych dostępnej dla brytyjskich przewoźników lotniczych i zobowiązuje państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania zarówno już obowiązujących, jak i nowo przyznawanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym zezwoleń;
  - b) zobowiązujące państwa członkowskie do odmowy wydania, zawieszenia lub cofnięcia wspomnianych zezwoleń niektórych lub wszystkich brytyjskich przewoźników lotniczych; lub
  - c) nakładające zobowiązania finansowe lub ograniczenia operacyjne.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2. Są one przyjmowane zgodnie z procedurą w trybie pilnym, o której mowa w art. 15 ust. 3, jeżeli – w należycie uzasadnionych przypadkach zagrożenia rentowności co najmniej jednej usługi unijnych przewoźników lotniczych – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.

3. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 2, są przyjmowane, z zastrzeżeniem warunków określonych w tym ustępie, w celu zaradzenia:
  - a) przyznawaniu przez Zjednoczone Królestwo dotacji;
  - b) brakowi wprowadzenia lub skutecznego stosowania przez Zjednoczone Królestwo prawa konkurencji;
  - c) brakowi ustanowienia lub utrzymania przez Zjednoczone Królestwo niezależnego organu ochrony konkurencji;
  - d) stosowaniu przez Zjednoczone Królestwo norm ochrony pracowników, bezpieczeństwa, środowiska lub praw pasażerów 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) wszelkim formom dyskryminacji unijnych przewoźników lotniczych.
4. Do celów ust. 1 Komisja może zwrócić się o informacje do właściwych organów Zjednoczonego Królestwa, brytyjskich przewoźników lotniczych lub portów lotniczych Zjednoczonego Królestwa. Jeżeli właściwy organ Zjednoczonego Królestwa, brytyjski przewoźnik lotniczy lub port lotniczy Zjednoczonego Królestwa nie dostarczy wymaganych informacji w rozsądnym terminie wyznaczonym przez Komisję lub dostarczy informacji niekompletnych, Komisja może podjąć działania zgodnie z ust. 2.
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 868/2004 <sup>(5)</sup> nie ma zastosowania w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 10

### Zezwolenie

1. Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego, aby korzystać z praw przyznanych im na podstawie art. 4, brytyjscy przewoźnicy lotniczy muszą uzyskać zezwolenie od każdego państwa członkowskiego, w którym chcą prowadzić działalność.

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 868/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 162 z 30.4.2004, s. 1).

2. Po otrzymaniu wniosku o wydanie zezwolenia od brytyjskiego przewoźnika lotniczego dane państwo członkowskie wydaje odpowiednie zezwolenie bez zbędnej zwłoki, pod warunkiem że:

- a) brytyjski przewoźnik lotniczy składający wniosek posiada ważną koncesję zgodnie z ustawodawstwem Zjednoczonego Królestwa; oraz
- b) Zjednoczone Królestwo sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad wnioskującym brytyjskim przewoźnikiem lotniczym, właściwy organ jest wyraźnie określony, a brytyjski przewoźnik lotniczy posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez wspomniany organ.

3. Bez uszczerbku dla potrzeby zapewnienia wystarczającego czasu na przeprowadzenie niezbędnych ocen, brytyjscy przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do składania wniosków o zezwolenia począwszy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Począwszy od tego dnia państwa członkowskie są uprawnione do pozytywnego rozpatrzenia tych wniosków, o ile spełnione zostaną warunki takiego pozytywnego rozpatrzenia. Wszelkie udzielone w ten sposób zezwolenia stają się jednak skuteczne nie wcześniej niż w pierwszym dniu stosowania określonym w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy.

#### Artykuł 11

### Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

1. Brytyjscy przewoźnicy lotniczy przedkładają plany operacyjne, programy i rozkłady lotów do zatwierdzenia właściwym organom każdego zainteresowanego państwa członkowskiego. Takie przedłożenie do zatwierdzenia jest dokonywane co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem operacji lotniczych.

2. Z zastrzeżeniem art. 10, plany operacyjne, programy i rozkłady lotów na sezon IATA trwający w pierwszym dniu stosowania niniejszego rozporządzenia określonym w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy, oraz plany i programy operacyjne dotyczące pierwszego kolejnego sezonu mogą zostać przedłożone i zatwierdzone przed tą datą.

3. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim wydawania zezwoleń na wykonywanie przez przewoźników unijnych regularnych przewozów lotniczych w ramach wykonywania praw przyznanych im przez Zjednoczone Królestwo. Państwa członkowskie nie dyskryminują unijnych przewoźników w związku z tymi zezwoleniami.

#### Artykuł 12

### Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

1. Państwa członkowskie odmawiają wydania, lub w zależności od przypadku, cofają lub zawieszają zezwolenie wydane brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli:

- a) przewoźnik lotniczy nie może zostać uznany za brytyjskiego przewoźnika lotniczego na mocy niniejszego rozporządzenia; lub
- b) nie spełniono warunków określonych w art. 10 ust. 2.

2. Państwa członkowskie odmawiają wydania, cofają, zawieszają, ograniczają lub określają warunki w odniesieniu do zezwoleni wydanego brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu, ograniczają jego działalność lub nakładają warunki dotyczące wykonywania przez niego operacji, w następujących okolicznościach:

- a) nie spełnia on obowiązujących wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony;
- b) nie spełnia on obowiązujących wymogów dotyczących dopuszczenia na terytorium danego państwa członkowskiego statków powietrznych wykonujących przewozy lotnicze, operacji w jego obrębie lub opuszczenia przez nie tego terytorium;
- c) nie spełnia on obowiązujących wymogów dotyczących dopuszczenia na terytorium danego państwa członkowskiego, operacji w jego obrębie lub opuszczenia terytorium danego państwa członkowskiego przez pasażerów, załogę, bagaż, ładunek lub pocztę znajdujących się na pokładzie statku powietrznego (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny lub – w przypadku poczty – przepisów pocztowych).

3. Państwa członkowskie odmawiają wydania, cofają, zawieszają, ograniczają lub określają warunki w odniesieniu do zezwoleń wydanych brytyjskim przewoźnikom lotniczym, ograniczają ich działalność lub nakładają warunki dotyczące wykonywania przez nich operacji, jeżeli Komisja wezwie je do tego zgodnie z art. 8 lub 9.

4. Państwa członkowskie informują bez zbędnej zwłoki Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich decyzjach o odmowie wydania lub cofnięciu zezwolenia wydanego brytyjskiemu przewoźnikowi lotniczemu zgodnie z ust. 1 i 2.

*Artykuł 13***Certyfikaty i koncesje**

Na potrzeby świadczenia przewozów lotniczych przez brytyjskich przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie uznają za ważne świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji oraz koncesje wydane lub uznane za ważne przez Zjednoczone Królestwo, pod warunkiem że te świadectwa lub koncesje wydano lub uznano za ważne zgodnie z odpowiednimi normami międzynarodowymi ustanowionymi na mocy konwencji chicagowskiej.

*Artykuł 14***Konsultacje i współpraca**

1. Właściwe organy państw członkowskich konsultują się i współpracują z właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa, gdy jest to niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.
2. Na żądanie państwa członkowskie przekazują Komisji bez zbędnej zwłoki wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu lub wszelkie inne informacje mające znaczenie dla wdrożenia art. 8 i 9.

*Artykuł 15***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w połączeniu z art. 5 tego rozporządzenia.

*Artykuł 16***Wejście w życie i stosowanie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa na podstawie art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.

Jednakże art. 7, art. 10 ust. 3 i art. 11 ust. 2 stosuje się od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli do dnia, o którym mowa w ust. 2 akapit pierwszy, wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.
4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie w tym z poniższych terminów, który przypadnie wcześniej:
  - a) w dniu wejścia w życie, lub w zależności od przypadku, w dniu rozpoczęcia tymczasowego stosowania, kompleksowej umowy ze Zjednoczonym Królestwem dotyczącej świadczenia usług transportu lotniczego, której Unia jest stroną; lub
  - b) w dniu 30 marca 2020 r.

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*

---

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/503****z dnia 25 marca 2019 r.****w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa 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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(1)</sup>,

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. 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 od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W dziedzinie transportu kolejowego zainteresowane podmioty mogą zaradzić skutkom wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii w odniesieniu do certyfikatów i autoryzacji za pomocą różnych środków. Środki te obejmują przeniesienie siedziby przez podmioty do jednego z pozostałych państw członkowskich oraz uzyskanie w danym państwie członkowskim odpowiednich licencji i certyfikatów.
- (3) Do rozwiązania kwestii bezpośrednio związanych z transgranicznymi przewozami kolejowymi i infrastrukturą niezbędne będą szczególne umowy, o których mowa w art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE <sup>(2)</sup>, dzięki czemu zapewniona zostanie ciągłość takich przewozów, a zakłócenia zostaną ograniczone do minimum. Zgodnie ze tą dyrektywą takie umowy zapewniłyby również traktowanie na zasadzie wzajemności przedsiębiorstw unijnych i przedsiębiorstw mających siedzibę w Zjednoczonym Królestwie korzystających z infrastruktury transgranicznej.
- (4) Zawarcie takich umów między zainteresowanymi państwami członkowskimi a Zjednoczonym Królestwem będzie możliwe dopiero po tym, jak Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim. W szczególności stosowanie unijnych przepisów bezpieczeństwa do tunelu pod kanałem La Manche powierzone jest obecnie Międzyrządowej Komisji, utworzonej na mocy traktatu z Canterbury podpisanego w dniu 12 lutego 1986 r., której w kwestiach bezpieczeństwa doradza Organ ds. Bezpieczeństwa Tunelu pod Kanałem La Manche. System ustanowiony na mocy tego traktatu powinien zostać dostosowany z uwzględnieniem statusu Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego. W szczególności odpowiedzialność za część tunelu pod kanałem La Manche znajdującą się na terytorium Francji powinna, w celu zapewnienia stosowania prawa Unii do tej części tunelu, pozostawać pod wyłączną kontrolą właściwego organu określonego w art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 <sup>(3)</sup>. Ten właściwy organ może jednak, z myślą o jak najlepszym wykonywaniu swoich zadań oraz mając na uwadze wspólne cechy tunelu po obu stronach granicy, a także w celu zachowania spójności decyzji, uwzględniać opinie dwustronnego organu ustanowionego na mocy umowy między dwoma państwami, takiego jak ustanowiony na mocy traktatu z Canterbury Organ ds. Bezpieczeństwa Tunelu pod Kanałem La Manche, który doradza Międzyrządowej Komisji, lub opracować inne środki współpracy z organami odpowiedzialnymi za część tunelu znajdującą się na terytorium Zjednoczonego Królestwa.

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 marca 2019 r.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są uwarunkowane stosowaniem norm i procedur bezpieczeństwa, wymogów dotyczących dostępu do działalności jako przedsiębiorstwo kolejowe oraz wymogów dotyczących prowadzenia pociągu, które są identyczne z wymogami Unii stosowanymi do infrastruktury wykorzystywanej w celu zapewnienia transgranicznych połączeń kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem, a także do przedsiębiorstw prowadzących działalność i maszynistów prowadzących pociągi z wykorzystaniem tej infrastruktury.
- (6) Aby umożliwić zainteresowanym stronom zawarcie niezbędnych umów oraz podjęcie wszelkich innych środków wymaganych do uniknięcia zakłóceń, biorąc pod uwagę status Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego, niezbędne jest przedłużenie ważności niektórych certyfikatów, autoryzacji i licencji.
- (7) Okres, na jaki przedłuża się ważność certyfikatów, autoryzacji i licencji powinien być ograniczony do niezbędnego minimum, które umożliwi zainteresowanym państwom członkowskim podjęcie niezbędnych kroków, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE<sup>(4)</sup>, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE<sup>(5)</sup> oraz dyrektywą 2012/34/UE.
- (8) Aby uniknąć poważnych zakłóceń transgranicznych przewozów kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem, istotne jest również, aby operatorzy kolejowi i organy krajowe szybko podejmowali wymagane środki, aby zapewnić wydanie certyfikatów, autoryzacji i licencji objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w odpowiednim czasie zanim niniejsze rozporządzenie przestanie mieć zastosowanie, oraz aby inne certyfikaty, autoryzacje i licencje wymagane do prowadzenia działalności na terytorium Unii zostały wydane przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.
- (9) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wycofania korzyści przyznanych posiadaczom certyfikatów, autoryzacji i licencji w przypadku niezapewnienia zgodności z wymogami unijnymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(6)</sup>. Biorąc pod uwagę potencjalny wpływ tych środków na bezpieczeństwo kolei, do ich przyjmowania należy stosować procedurę sprawdzającą. Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli - w należycie uzasadnionych przypadkach - jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.
- (10) Z uwagi na pilną potrzebę spowodowaną wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie tymczasowych środków dotyczących niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii, w przypadku braku umowy o wystąpieniu, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (12) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i powinny mieć zastosowanie od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że przed tym dniem wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

#### **Przedmiot i zakres stosowania**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczególne przepisy w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanego dalej „Zjednoczonym Królestwem”) z Unii Europejskiej w odniesieniu do niektórych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie dyrektywy 2004/49/WE, niektórych licencji dla maszynistów wydawanych na podstawie dyrektywy 2007/59/WE oraz niektórych licencji wydawanych przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy 2012/34/UE.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

<sup>(5)</sup> Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących certyfikatów, autoryzacji i licencji, które są ważne w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia:

- a) autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 11 dyrektywy 2004/49/WE zarządcom infrastruktury w odniesieniu do zarządzania i eksploatacji infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo;
- b) certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 10 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie;
- c) licencji wydanych na podstawie rozdziału III dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie;
- d) licencji dla maszynistów wydanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 14 dyrektywy 2007/59/WE.

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje zawarte w dyrektywie 2004/49/WE, dyrektywie 2007/59/WE i dyrektywie 2012/34/UE oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tych dyrektyw. Do celów niniejszego rozporządzenia odpowiednie definicje zawarte w dyrektywie (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy mają zastosowanie od dnia, w którym dyrektywa ta zacznie mieć zastosowanie do autoryzacji i certyfikatów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) i b).

## Artykuł 3

### **Ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, licencji dla przedsiębiorstw kolejowych oraz licencji dla maszynistów**

1. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), oraz certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), są ważne jedynie do celów dojazdu do granicznych stacji i terminali kolejowych, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, ze Zjednoczonego Królestwa lub odjazdu z tych stacji i terminali do Zjednoczonego Królestwa.
2. Licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Na zasadzie odstępstwa od art. 23 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE licencje te są ważne wyłącznie na terytorium znajdującym się między granicznymi stacjami i terminalami kolejowymi, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, a Zjednoczonym Królestwem.
3. Licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. d), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia w przypadku maszynistów prowadzących pociągi na terytorium znajdującym się między granicznymi stacjami i terminalami kolejowymi, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, a Zjednoczonym Królestwem.

## Artykuł 4

### **Zasady i obowiązki dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i licencji**

1. Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencje, o których mowa w art. 3 niniejszego rozporządzenia, podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, z dyrektywą (UE) 2016/798 od dnia rozpoczęcia jej stosowania do tych autoryzacji, z dyrektywą 2012/34/UE i dyrektywą 2007/59/WE oraz zgodnie z aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na podstawie tych dyrektyw.
2. Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, organ je wydający, jeżeli nie jest to krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa, na którego terytorium dana infrastruktura znajduje się w Unii i właściwości którego podlegają graniczne stacje i terminale kolejowe wymienione w załączniku, współpracują z tym krajowym organem ds. bezpieczeństwa oraz przekazują mu wszelkie stosowne informacje i dokumenty.



3. W przypadku gdy informacje lub dokumenty nie zostaną przekazane w terminie wyznaczonym we wnioskach wystosowanych przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, Komisja, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, może przyjąć akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

4. Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), b) i d) niniejszego rozporządzenia, niezwłocznie informują Komisję oraz Agencję Kolejową Unii Europejskiej o wszelkich działaniach innych właściwych organów ds. bezpieczeństwa, które mogą kolidować z ich obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia, dyrektywy 2004/49/WE, dyrektywy 2007/59/WE lub dyrektywy (UE) 2016/789.

Posiadacze licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), niezwłocznie informują Komisję o wszelkich działaniach innych właściwych organów, które mogą kolidować z ich obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia lub dyrektywy 2012/34/UE.

5. Przed cofnięciem korzyści przyznanych zgodnie z art. 3 Komisja w stosownym czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, organ, który wydał certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz posiadaczy takich certyfikatów, autoryzacji i licencji o zamiarze ich cofnięcia oraz umożliwia im przedstawienie opinii.

6. W odniesieniu do licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), do celów ust. 1–5 niniejszego artykułu, odniesienia do krajowego organu ds. bezpieczeństwa traktuje się jako odniesienia do organu wydającego licencje zdefiniowanego w art. 3 pkt 15 dyrektywy 2012/34/UE.

#### Artykuł 5

### Monitorowanie zgodności z prawem Unii

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, monitoruje stosowanie norm bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych mających siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i wykorzystujących infrastrukturę transgraniczną, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), a także w odniesieniu do tej infrastruktury transgranicznej. Ponadto krajowy organ ds. bezpieczeństwa sprawdza, czy zarządcy infrastruktury spełniają wymogi bezpieczeństwa określone w prawie Unii oraz czy maszyniści prowadzący pociągi na terytorium podlegającym jego jurysdykcji spełniają wymogi określone w stosownych przepisach prawa Unii. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa składa Komisji oraz Agencji Kolejowej Unii Europejskiej sprawozdania dotyczące tej kwestii, w stosownych przypadkach wraz z zaleceniem podjęcia przez Komisję działań na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu.

Organ wydający licencje, o którym mowa w art. 4 ust. 2 i 6 niniejszego rozporządzenia, monitoruje, czy przedsiębiorstwa kolejowe posiadające licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia, nadal spełniają wymogi zawarte w art. 19–22 dyrektywy 2012/34/UE.

2. W przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do tego, czy normy bezpieczeństwa stosowane w ramach wykonywania transgranicznych przewozów kolejowych lub przy eksploatacji infrastruktury wchodzącej w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia lub eksploatacji części tej infrastruktury, która znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, są zgodne ze stosownymi przepisami Unii, bez zbędnej zwłoki przyjmuje akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2. Te same zasady stosuje się odpowiednio w przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do tego, czy przestrzegane są wymogi dotyczące uzyskania licencji przez przedsiębiorstwo kolejowe lub licencji do prowadzenia pociągu.

3. Do celów ust. 1 niniejszego artykułu krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub organ wydający licencje, o którym mowa, odpowiednio, w art. 4 ust. 2 i 6, mogą zwrócić się do odpowiednich właściwych organów o udzielenie informacji, wyznaczając na to rozsądny termin. W przypadku gdy te odpowiednie właściwe organy nie dostarczą żądanych informacji w wyznaczonym terminie lub jeżeli informacje te będą niekompletne, Komisja może, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub organu wydającego licencje, o którym mowa, odpowiednio, w art. 4 ust. 2 i 6, przyjąć akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

4. Przed cofnięciem korzyści przyznanych zgodnie z art. 3 Komisja w odpowiednim czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, organ, który wydał certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadaczy takich certyfikatów, autoryzacji i licencji oraz krajowy organ ds. bezpieczeństwa Zjednoczonego Królestwa i organ wydający licencje w Zjednoczonym Królestwie o zamiarze ich cofnięcia oraz umożliwia im przedstawienie opinii.

## Artykuł 6

**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. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji, na wniosek, wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 lub wszelkie inne informacje mające znaczenie dla wykonywania niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 7

**Komitet**

1. Komisję wspomagają komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 <sup>(7)</sup>, oraz komitet, o którym mowa w art. 62 dyrektywy 2012/34/UE. Komitety te są komitetami w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011, w związku z jego art. 5.

## Artykuł 8

**Wejście w życie i stosowanie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli do dnia, o którym mowa w ust. 2, wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.
4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie dziewięć miesięcy od dnia, w którym rozpocznie się jego stosowanie zgodnie z ust. 2.

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

---

<sup>(7)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

## ZAŁĄCZNIK

Graniczne stacje i terminale kolejowe, o których mowa w art. 3 i 4, to:

## 1. IRLANDIA

Dún Dealgan/Dundalk

## 2. FRANCJA

Calais-Fréthun

---

# DECYZJE

## DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/504

z dnia 19 marca 2019 r.

**w sprawie zmiany dyrektywy 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej i rozporządzenia (UE) 2018/1999 w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu 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. 192 ust. 1 i art. 194 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, to znaczy od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Umowa o wystąpieniu, w brzmieniu uzgodnionym przez negocjatorów, obejmuje rozwiązania dotyczące stosowania przepisów prawa Unii do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie. Jeżeli umowa ta wejdzie w życie, dyrektywa (UE) 2018/2002 <sup>(3)</sup>, zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE <sup>(4)</sup>, oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 <sup>(5)</sup> będą miały zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w okresie przejściowym zgodnie z tą umową i przestaną mieć zastosowanie z końcem tego okresu.
- (3) Art. 3 ust. 5 dyrektywy 2012/27/UE, wprowadzony dyrektywą (UE) 2018/2002, zobowiązuje państwa członkowskie do określenia orientacyjnych krajowych wkładów w zakresie efektywności energetycznej służących realizacji celów Unii w zakresie efektywności energetycznej na poziomie co najmniej 32,5 % na rok 2030. Określając te wkłady państwa członkowskie mają uwzględnić zużycie energii w Unii w 2030 r. pod względem energii pierwotnej lub energii końcowej.
- (4) Art. 6 ust. 1 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2018/1999 zobowiązuje państwa członkowskie, by uwzględniły zużycie energii w Unii w 2030 r. pod względem energii pierwotnej lub energii końcowej w swoich

<sup>(1)</sup> Opinia z dnia 23 stycznia 2019 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 4 marca 2019 r.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2002 z dnia 11 grudnia 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 210).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektywy 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

orientacyjnych krajowych wkładach w realizację celów Unii. Zgodnie z art. 29 ust. 3 akapit pierwszy tego rozporządzenia zużycie energii na poziomie Unii jest również istotne z punktu widzenia dokonywanej przez Komisję oceny postępów na drodze do zbiorczego osiągnięcia celów Unii.

- (5) Ze względu na wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii konieczna jest zmiana prognozowanego zużycia energii w Unii w 2030 r., aby odzwierciedlało ono sytuację w Unii składającej się z 27 państw członkowskich bez Zjednoczonego Królestwa (zwanymi dalej „UE-27”). Z prognoz dotyczących głównych celów Unii na poziomie co najmniej 32,5 % wynika, że w 2030 r. w przypadku Unii składającej się z 28 państw członkowskich zużycie energii pierwotnej powinno wynieść 1 273 mln ton ekwiwalentu ropy naftowej (Mtoe), zaś zużycie energii końcowej powinno wynieść 956 Mtoe. Z odpowiednich prognoz dotyczących UE-27 wynika, że w 2030 r. zużycie energii pierwotnej powinno wynieść 1 128 Mtoe, a zużycie energii końcowej – 846 Mtoe. Wymaga to zmiany danych dotyczących poziomu zużycia energii w 2030 r.
- (6) Te same prognozy dotyczące zużycia energii w 2030 r. są istotne w przypadku art. 6 i 29 rozporządzenia (UE) 2018/1999.
- (7) Zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 <sup>(6)</sup> ustanie zastosowania aktów ustalonych na określoną datę przypada na moment upływu ostatniej godziny dnia przypadającego na tę datę. Niniejsza decyzja powinna zatem być stosowana od dnia następującego po dniu, w którym dyrektywa 2012/27/UE i rozporządzenie (UE) 2018/1999 przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2012/27/UE i rozporządzenie (UE) 2018/1999.
- (9) W celu bezzwłocznego przygotowania się na wystąpienia Zjednoczonego Królestwa, niniejsza decyzja powinna wejść w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

### Zmiana dyrektywy 2012/27/EU

Art. 3 ust. 5 dyrektywy 2012/27/UE otrzymuje brzmienie:

„5. Każde państwo członkowskie wyznacza orientacyjne krajowe wkłady w unijny cel w zakresie efektywności energetycznej na 2030 r., o którym mowa w art. 1 ust. 1 niniejszej dyrektywy, zgodnie z art. 4 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 (\*). Wyznaczając przedmiotowe wkłady, państwa członkowskie biorą pod uwagę fakt, że unijne zużycie energii w 2030 r. nie może być większe niż 1 128 Mtoe energii pierwotnej i 846 Mtoe energii końcowej. Państwa członkowskie przekazują Komisji przedmiotowe wkłady w ramach swoich zintegrowanych krajowych planów w zakresie energii i klimatu, o których mowa w art. 3 i 7–12 rozporządzenia (UE) 2018/1999, i zgodnie z procedurą w nich określoną.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz. U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).”.

#### Artykuł 2

### Zmiany rozporządzenia (UE) 2018/1999

W rozporządzeniu (UE) 2018/1999 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 6 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. W swym orientacyjnym wkładzie krajowym w poprawę efektywności energetycznej do 2030 r. i na ostatni rok okresu objętego kolejnymi krajowymi planami zgodnie z art. 4 lit. b) pkt 1 niniejszego rozporządzenia, każde państwo członkowskie bierze pod uwagę, że zgodnie z art. 3 dyrektywy 2012/27/UE, zużycie energii w Unii w 2020 r. nie może być większe niż 1 483 Mtoe energii pierwotnej lub 1 086 Mtoe energii końcowej, a zużycie energii w Unii w 2030 r. nie może być większe niż 1 128 Mtoe energii pierwotnej lub 846 Mtoe energii końcowej.”;

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom) nr 1182/1971 z dnia 3 czerwca 1971 r. określające zasady mające zastosowanie do okresów, dat i terminów (Dz.U. L 124 z 8.6.1971, s. 1).

2) art. 29 ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„3. W obszarze efektywności energetycznej, w ramach oceny, o której mowa w ust. 1, Komisja ocenia postępy na drodze do zbiorczego osiągnięcia maksymalnego zużycia energii w Unii na poziomie 1 128 Mtoe energii pierwotnej oraz 846 Mtoe energii końcowej w roku 2030, zgodnie z art. 3 ust. 5 dyrektywy 2012/27/UE.”.

#### Artykuł 3

#### Terminy

Art. 1 i 2 niniejszej decyzji pozostają bez uszczerbku dla terminów określonych w art. 2 dyrektywy (UE) 2018/2002 i art. 59 rozporządzenia (UE) 2018/1999.

#### Artykuł 4

#### Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsza decyzja wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Art. 1 i 2 stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym dyrektywa 2012/27/UE i rozporządzenie (UE) 2018/1999 przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie.

#### Artykuł 5

#### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 marca 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący

---

## SPROSTOWANIA

**Sprostowanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/216 z dnia 30 stycznia 2019 r. w sprawie podziału kontyngentów taryfowych uwzględnionych w unijnej liście koncesyjnej WTO po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 32/2000**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 38 z dnia 8 lutego 2019 r.)

Strona 18, załącznik, część A, tabela, rząd 11 (związany z nr porządkowym 094166):

zamiast:

„Ryż całkowicie lub częściowo bielony	t	25 516	OT	094166	88 %	22 442”
---------------------------------------	---	--------	----	--------	------	---------

powinno być:

„Ryż całkowicie lub częściowo bielony	t	25 516	EO	094166	88 %	22 442”
---------------------------------------	---	--------	----	--------	------	---------











ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)  
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



**Urząd Publikacji Unii Europejskiej**  
2985 Luksemburg  
LUKSEMBURG

**PL**