



Bruxelles, den 13.5.2019
COM(2019) 221 final

2019/0107 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

om at bemyndige Tyskland til at ændre sin eksisterende bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med international personbefordring med bus i grænseregionerne i de to lande

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Emneområde

Grænseregionerne mellem Tyskland og Schweiz er tæt integrerede. Mange tyskere pendler til arbejde i Schweiz og omvendt, og der er meget grænseoverskridende personbefordring ad landevej. Der er en række busruter på tværs af grænsen, som forbinder de to landes grænseregioner.

Bilateral godstransport og personbefordring ad landevej mellem Schweiz og EU er reguleret af aftalen om landtransport mellem EU og Schweiz¹ (i det følgende benævnt "EU-aftalen").

I henhold EU-aftalens artikel 20, stk. 1, "*giver [denne aftale] ikke tilladelse til befordring mellem to punkter på samme kontraherende parts område udført af transportvirksomheder med hjemsted på den anden kontraherende parts område*". Det betyder, at transportvirksomheder, som udfører grænseoverskridende personbefordring, kun må befordre passagerer over grænsen eller inden for området i den kontraherende part, hvor de har deres hjemsted. Transportvirksomheder med hjemsted i Schweiz må ikke befordre passagerer mellem to punkter på den tyske side af grænsen, og transportvirksomheder med hjemsted i EU må ikke befordre passagerer mellem to punkter på den schweiziske side af grænsen.

EU-aftalens artikel 20, stk. 2, tillader, at eksisterende rettigheder i henhold til bilaterale aftaler, der var indgået mellem enkelte EU-medlemsstater og Schweiz, og som var gyldige ved indgåelsen af EU-aftalen, fortsat udøves, forudsat at der ikke sker forskelsbehandling mellem EU-transportvirksomheder eller konkurrencefordrejning. Cabotage inden for personbefordring med bus kan derfor forekomme i forbindelser med Schweiz, hvis der var taget højde for dette i en aftale mellem en EU-medlemsstat og Schweiz, som var gyldig pr. 21. juni 1999. I praksis var der ikke nogen relevante bilaterale aftaler mellem medlemsstater og Schweiz, der var gældende på daværende tidspunkt, som tog højde for cabotagerettigheder for personbefordring med bus².

Ved brev af 11. maj 2017 meddelte Tyskland Kommissionen, at det gerne så, at Unionen gav landet bemyndigelse i medfør af artikel 2, stk. 1, i TEUF til at ændre sin bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz af 1953³ med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med udøvelse af personbefordring med bus i grænseregionerne mellem de to lande. På mødet i juni 2018 i landtransportudvalget EU/Schweiz, der blev nedsat ved EU-aftalen, meddelte Schweiz Kommissionen, at det også var interesseret i at ændre denne aftale med henblik herpå.

¹ Aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om godstransport og personbefordring med jernbane og ad landevej (EFT L 114 af 30.4.2002, s. 91).

² Mens det i EU-aftalens artikel 20, stk. 2, sidste punktum, fremgår, at de tilsvarende rettigheder er opført i bilag 8 til aftalen, indeholder bilag 8 i øjeblikket kun en liste over rettigheder i forbindelse med personbefordring i trekantstransport (jf. EU-aftalens artikel 19, stk. 2), ikke nogen rettigheder for cabotagekørsel.

Frankrig ændrede i 2007 sin bilaterale vejtransportaftale med Schweiz fra 1951 med henblik på at tillade cabotagekørsel i de to landes grænseregioner i forbindelse med udførsel af grænseoverskridende rutekørsel mellem de to lande. Frankrig er lige nu det eneste land, som har en aftale med Schweiz, der tillader cabotagekørsel i personbefordring ad landevej med bus.

³ Aftalens ordlyd er tilgængelig online under nr. "0.741.619.136" i Systematic Compilation of Federal Legislation (<https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html>).

Cabotagekørsel inden for personbefordring med bus kan forbedre effektiviteten af transportoperationer, da det giver mulighed for at øge køretøjets lastfaktor. EU ser derfor generelt positivt på åbningen af markedet for cabotagekørsel, som den har gjort inden for EU i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel⁴ (i det følgende benævnt "forordning (EF) nr. 1073/2009"). Tilladelse af cabotagekørsel i forbindelse med udøvelse af international personbefordring med bus i grænseregionerne mellem Tyskland og Schweiz vil gøre det muligt for berørte transportvirksomheder at blive mere konkurrencedygtige og effektive.

Om EU's kompetence

I artikel 3, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde hedder det: "*Unionen har ligeledes enekompetence til at indgå internationale aftaler, når indgåelsen har hjemmel i en lovgivningsmæssig EU-retsakt, eller når den er nødvendig for at give Unionen mulighed for at udøve sin kompetence på internt plan, eller for så vidt den kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde*".

I henhold til forordning (EF) nr. 1073/2009 kan alene transportvirksomheder, der har en EF-tilladelse, udføre cabotagekørsel i Unionen på visse betingelser. Internationale forpligtelser, der tillader, at andre transportvirksomheder, navnlig transportvirksomheder fra tredjelande, udfører transport af denne type, påvirker ovennævnte forordning i medfør af artikel 3, stk. 2, i TEUF⁵.

Endvidere påvirker sådanne internationale forpligtelser også EU-aftalen, særlig artikel 20. De har ikke tilladelse efter nævnte artikels stk. 1, med undtagelse af dens stk. 2.

Forpligtelser såsom de af Tyskland påtænkte, falder således ind under Unionens enekompetence. I henhold til artikel 2, stk. 1, i TEUF kan Unionen dog give medlemsstaterne bemyndigelse til at handle på områder, hvor den har enekompetence.

Formålet med dette forslag er at bemyndige Tyskland til at ændre sin eksisterende bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med international personbefordring med bus i de to landes respektive grænseregioner.

Proceduren

Cabotagekørsel inden for Unionen, der udføres af transportvirksomheder fra tredjelande, som ikke har en EF-tilladelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009, påvirker det indre marked for buskørsel som fastsat af Unionens lovgivere i forordning (EF) nr. 1073/2009. Det er derfor nødvendigt, at enhver bemyndigelse efter artikel 2, stk. 1, i TEUF, tildeles af Unionens lovgivere i overensstemmelse med den i artikel 91 i TEUF omtalte lovgivningsmæssige procedure.

• **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

EU-aftalen tillader ikke på nuværende tidspunkt nogen former for cabotagekørsel i personbefordring med bus. EU-aftalens artikel 20, stk. 2, giver dog specifikt tilladelse til

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

⁵ Jf. EU-Domstolens udtalelse 2/15 af 16. maj 2017, EU:C:2017:376, præmis 189 og 190, for en lignende situation.

fortsat udøvelse af eksisterende cabotagerettigheder, forudsat at der ikke forekommer forskelsbehandling mellem EU-transportvirksomheder eller konkurrencefordrejning. En aftale mellem Tyskland og Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med udøvelse af international personbefordring med bus, vil ikke ændre Schweiz' rettigheder i henhold til EU-aftalen. En ændring af en eksisterende bilateral aftale, der er begrænset til cabotagekørsel i de respektive grænseregioner, og forudsat at der ikke forekommer forskelsbehandling eller konkurrencefordrejning i henhold betingelser svarende til dem i EU-aftalens artikel 20, stk. 2, er i overensstemmelse med den politik, der ligger til grund for undtagelsen i nævnte bestemmelse.

Inden for EU tillades cabotagekørsel i personbefordring med bus i henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1073/2009. Artikel 15 i nævnte forordning tillader cabotagekørsel i EU: 1) for lejlighedsvis kørsel; 2) for speciel rutekørsel, forudsat at den er omfattet af en kontrakt mellem den, der har tilrettelagt kørslen, og transportvirksomheden; og 3) for rutekørsel under international rutekørsel, undtagen for transporttjenester, der opfylder behovene i en by eller et byområde samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne. Virkningerne af denne forordning vil blive påvirket af ændringen af den bilaterale aftale om vejtransport, som Tyskland har anmodet om, men påvirkningen vil dog være tilstrækkeligt begrænset, hvis der gives tilladelse på ovenfor beskrevne betingelser.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

En ændring af den eksisterende vejtransportaftale mellem Tyskland og Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med udøvelse af international personbefordring med bus i de to landes respektive grænseregioner vil ikke være i strid med anden EU-politik.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 2, stk. 1, TEUF og artikel 91 i TEUF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Forslaget hører under Unionens enekompetence.

- **Proportionalitetsprincippet**

Det eneste formål med dette forslag er at bemyndige Tyskland til i medfør af artikel 2, stk. 1, i TEUF at ændre sin eksisterende bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med udførelse af international personbefordring med bus i grænseregionerne mellem de to lande. Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

- **Valg af retsakt**

Cabotagekørsel inden for Unionen, der udføres af transportvirksomheder fra tredjelande, som ikke har en EF-tilladelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009, påvirker det indre marked for buskørsel som fastsat af Unionens lovgivere i forordning (EF) nr. 1073/2009. Det er derfor nødvendigt, at enhver bemyndigelse efter artikel 2, stk. 1, i TEUF, tildeles af Unionens lovgivere i overensstemmelse med den i artikel 91 i TEUF omtalte lovgivningsmæssige procedure. Den foreslåede retsakt, der i sagens natur er en individuel bemyndigelse, skal vedtages som svar på en tilhørende anmodning fra Tyskland. Den bør

derfor have form af en afgørelse, der rettes til Tyskland. Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse er således et passende instrument til at bemyndige Tyskland i henhold til artikel 2, stk. 1, i TEUF til at handle på dette område.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Høringer af interesserede parter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Tyskland og vedrører kun denne medlemsstat. Der er modtaget en lignende anmodning fra Italien, som er omfattet af en parallel procedure.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Dette forslag har ingen virkninger for EU-budgettet.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE

om at bemyndige Tyskland til at ændre sin eksisterende bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i forbindelse med international personbefordring med bus i grænseregionerne i de to lande

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 2, stk. 1, og artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁶,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁷,

efter den almindelige lovgivningsprocedure,

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 20, stk. 1, i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og det Schweiziske Forbund om godstransport og personbefordring med jernbane og ad landevej⁸ (herefter benævnt "EU-aftalen") giver aftalen ikke tilladelse til personbefordring med bus mellem to punkter på samme kontraherende parts område udført af transportvirksomheder med hjemsted på den anden kontraherende parts område, også kendt som cabotagekørsel.
- (2) I henhold til EU-aftalens artikel 20, stk. 2, kan eksisterende cabotagerettigheder i henhold til gældende bilaterale aftaler mellem EU-medlemsstaterne og Schweiz, som var gældende, da EU-aftalen blev indgået, dvs. den 21. juni 1999, fortsat udøves, forudsat at der ikke sker forskelsbehandling mellem transportvirksomheder med hjemsted i Unionen eller konkurrencefordrejning. Den bilaterale aftale om vejtransport mellem Tyskland og Schweiz af 1953⁹ tillader ikke cabotagekørsel i forbindelse med udøvelse af personbefordring med bus mellem de to lande. Derfor er retten til at udføre denne type transport som følge af en eventuel ændring af aftalen ikke blandt de rettigheder, der er omfattet af artikel 20, stk. 2, i EU-aftalen.
- (3) Internationale forpligtelser, der tillader transportvirksomheder fra Schweiz at udføre en sådan cabotagekørsel inden for Unionen, vil sandsynligvis påvirke artikel 20 i EU-aftalen i det omfang, at denne bestemmelse ikke tillader denne form for transport.

⁶ EUT C af , s. .

⁷ EUT C af , s. .

⁸ EUT L 114 af 30.4.2002, s. 91.

⁹ Ordlyden kan hentes under nr. "0.741.619.136" i Systematic Compilation of Swiss Federal Legislation.

- (4) Desuden er det i henhold til forordning (EF) nr. 1073/2009¹⁰ kun transportvirksomheder, der har en EF-tilladelse, som kan udføre cabotagekørsel i Unionen på visse betingelser. Internationale forpligtelser, der tillader transportvirksomheder fra tredjelande, som ikke har en sådan tilladelse, at udføre denne form for transport, vil sandsynligvis påvirke forordningen.
- (5) Sådanne forpligtelser hører derfor ind under Unionens eksterne enekompetence. Medlemsstaterne kan kun forhandle eller indgå sådanne forpligtelser, hvis de har fået bemyndigelse hertil af Unionen i henhold til artikel 2, stk. 1, i TEUF.
- (6) Cabotagekørsel inden for Unionen, der udføres af transportvirksomheder fra tredjelande, som ikke har en EF-tilladelse i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1073/2009, påvirker det indre marked for buskørsel som fastsat af Unionens lovgivere i forordning (EF) nr. 1073/2009. Det er derfor nødvendigt, at enhver bemyndigelse efter artikel 2, stk. 1, i TEUF, tildeles af Unionens lovgivere i overensstemmelse med den i artikel 91 i TEUF omtalte lovgivningsmæssige procedure.
- (7) Ved brev af 11. maj 2017 anmodede Tyskland Unionen om bemyndigelse til at ændre sin aftale om vejtransport med Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel ved udøvelse af personbefordring med bus i de to landes respektive grænseregioner.
- (8) Cabotagekørsel giver mulighed for at øge køretøjernes lastfaktor, hvilket øger tjenesternes økonomiske effektivitet. Det er derfor hensigtsmæssigt at tillade denne form for transport i forbindelse med udøvelse af international personbefordring med bus i de respektive grænseregioner mellem Schweiz og Tyskland. Dette kan yderligere styrke den tætte integration mellem disse grænseregioner.
- (9) For at sikre at den omhandlede cabotagekørsel ikke i overdreven grad påvirker funktionen af det indre marked for buskørsel, jf. forordning (EF) nr. 1073/2009, bør tilladelserne til denne kørsel være med forbehold for, at der ikke forekommer forskelsbehandling af transportvirksomheder med hjemsted i Unionen og konkurrencefordrejning.
- (10) Af samme årsag bør der kun gives tilladelse til cabotagekørsel i Tysklands grænseregioner i forbindelse med udøvelse af personbefordring med bus mellem Tyskland og Schweiz. Med henblik herpå er det nødvendigt at definere Tysklands grænseregioner i henhold til denne afgørelse på en måde, der tager behørigt hensyn til virkningen af forordning (EF) nr. 1073/2009, og samtidig giver mulighed for at øge effektiviteten af den omhandlede transport —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Tyskland bemyndiges hermed til at ændre sin eksisterende bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz med henblik på at tillade cabotagekørsel i Tysklands og Schweiz' respektive grænseregioner i forbindelse med udøvelse af personbefordring med bus mellem de to lande, forudsat at der ikke forekommer forskelsbehandling mellem transportvirksomheder med hjemsted i Unionen eller konkurrencefordrejning.

I den i stk. 1 anvendte betydning skal følgende regioner betragtes som Tysklands grænseregioner: de administrative distrikter Freiburg og Tübingen i Baden-Württemberg og det administrative distrikt Schwaben i Bayern.

¹⁰ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88.

Artikel 2

Tyskland underretter Kommissionen om ændringen af sin bilaterale aftale om vejtransport med Schweiz i henhold til artikel 1 i denne afgørelse og meddeler ordlyden i nævnte aftale. Kommissionen underretter Rådet og Europa-Parlamentet herom.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand