



Bruxelles, den 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej
efter udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i aftalen om Det Forenede
Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det
Europæiske Atomenergifællesskab**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen i overensstemmelse med artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union fandt sted den 1. februar 2020. Aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab¹ ("udtrædelsesaftalen") blev indgået af Unionen ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135² og trådte i kraft den 1. februar 2020. Den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126, i hvilken EU-retten fortsat finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med artikel 127 i nævnte aftale, udløber den 31. december 2020.

Den 25. februar 2020 vedtog Rådet afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om en ny partnerskabsaftale³. Som det fremgår af forhandlingsdirektiverne, omfatter bemyndigelsen bl.a. de elementer, der er nødvendige for en omfattende behandling af vejtransportforbindelserne med Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb.

Det er imidlertid usikkert, om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om deres fremtidige forbindelser på dette område vil være trådt i kraft ved udgangen af denne periode.

Alle rettigheder og forpligtelser, der følger af EU-retten, vedrørende adgangen til markedet for vejtransport som fastsat i forordning (EF) nr. 1072/2009⁴ og forordning (EF) nr. 1073/2009⁵ ophører den 31. december 2020, når den overgangsperiode, der er fastsat i udtrædelsesaftalen, udløber. Dette vil medføre, at de fællesskabstilladelser, der er udstedt af Det Forenede Kongerige til vejgodstransportvirksomheder og busselskaber, ikke længere vil være gyldige, og at indhavere af disse tilladelser vil miste deres adgang til Unionens marked for godskørsel og passagertransport. På samme måde vil Den Europæiske Unions vejgodstransportvirksomheder og busselskaber på grundlag af de eksisterende fællesskabstilladelser ligeledes miste automatisk adgang til Det Forenede Kongeriges marked for godskørsel og passagertransport.

Det følger heraf, at Den Europæiske Transportministerkonferences (CEMT's) multilaterale kvotesystem i mangel af en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige på dette område efter overgangsperiodens udløb vil blive den eneste tilgængelige retlige ramme, der kan danne grundlag for fortsættelsen af vejgodstransporttjenester, forudsat at de pågældende virksomheder er indehavere af en CEMT-tilladelse. Et køretøj, for hvilket der kan fremvises en CEMT-tilladelse, kan transportere gods mellem alle 43 lande, der deltager i systemet, heriblandt 26 EU-medlemsstater (alle undtagen Cypren), Det Forenede Kongerige og 16

¹ EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

² Rådets afgørelse (EU) 2020/135 af 30. januar 2020 om indgåelse af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (EUT L 29 af 31.1.2020, s. 1).

³ EUT L 58 af 27.2.2020, s. 53.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

⁵ 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).

andre lande. Efter en international godskørsel fra det land, hvor køretøjet er registreret, til et andet CEMT-land, kan der gennemføres op til tre transporter, som ikke omfatter registreringslandet, før køretøjet skal vende tilbage til det land, hvor det er registreret.

Der er et begrænset antal CEMT-tilladelser til hver medlemsstat, og tilladelserne for 2021 er allerede fordelt på nationalt plan af de kompetente myndigheder i hver medlemsstat. Antallet af tilladelser kan ikke øges med kort varsel. CEMT-kvoter fastsættes årligt, og enhver ændring af antallet af tilladelser, der tildeles et CEMT-land, skal vedtages enstemmigt af alle CEMT-landene.

Som det allerede er blevet fremhævet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/501, som blev vedtaget den 25. marts 2019⁶, er det tydeligt i betragtning af omfanget af vejgodstransporttjenesterne og det gods, som transporteres ad vej mellem Det Forenede Kongerige og Unionen (ca. 51 millioner ton i 2019, heraf ca. 29 millioner ton fra Unionen til Det Forenede Kongerige og ca. 22 millioner ton fra Det Forenede Kongerige til Unionen), at afhængighed af CEMT-kvotesystemet alene i øjeblikket ikke udgør en hensigtsmæssig løsning, når det drejer sig om at sikre basal konnektivitet i vejgodstransporten umiddelbart efter overgangsperiodens udløb.

Vejgodstransporten mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne håndteres næsten udelukkende af vejgodstransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige og Unionen. Disse virksomheders tab af retten til at udføre vejgodstransport mellem Det Forenede Kongerige og Unionen ville derfor medføre alvorlige forstyrrelser, også for så vidt angår den offentlige orden.

For så vidt angår passagertransport med bus og i mangel af en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige på dette område er aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus⁷ ("Interbusaftalen") den eneste tilgængelige retlige ramme, som kan udgøre grundlaget for passagertransport med bus mellem Unionen og Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb. Det Forenede Kongerige deponerede sit instrument til tiltrædelse af Interbusaftalen den 29. oktober 2020. Det bliver derfor en selvstændig kontraherende part den 1. januar 2021. Interbusaftalen dækker imidlertid kun lejlighedsvis tjenesteydelser og er derfor utilstrækkelig til at afhjælpe de forstyrrelser, der følger af, at EU-retten vil ophøre med at finde anvendelse på og i Det Forenede, i betragtning af det store antal personer, der fortsat vil ønske at rejse mellem Unionen og Det Forenede Kongerige. Der er forhandlet en protokol til Interbusaftalen vedrørende rutekørsel og speciel rutekørsel med bus mellem de kontraherende parter, men den forventes ikke at træde i kraft i tide til at kunne udgøre en holdbar alternativ løsning i perioden umiddelbart efter overgangsperiodens udløb. For så vidt angår rutekørsel og speciel rutekørsel med bus mellem Unionen på den ene side og Det Forenede Kongerige på den anden side imødekommer de nuværende instrumenter derfor ikke disse tjenesters behov.

Buskørsel på tværs af grænserne mellem Irland og Det Forenede Kongerige er af særlig betydning for lokalsamfundene i grænseregionerne med henblik på at sikre basal konnektivitet mellem lokalsamfundene, bl.a. som en del af det fælles rejseområde. Der findes ikke noget instrument, der kan imødekomme behovet hos busselskaber, der udfører rutekørsel eller speciel rutekørsel, for medtagning og afsætning af passagerer i regioner på den anden side af

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/501 af 25. marts 2019 om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej med henblik på Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen (EUT L 85 af 27.3.2019, s. 39).

⁷ EFT L 321 af 26.11.2002, s. 13.

grænsen. Uden retten til at udføre cabotagekørsel er den økonomiske levedygtighed imidlertid i fare for mange tjenester, der kører på tværs af grænserne. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Unionen vedtager midlertidige og tidsbegrænsede beredskabsforanstaltninger for at afbøde for sådanne potentielt forstyrrende virkninger for konnektiviteten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.

Formålet med nærværende forslag er således at fastsætte midlertidige foranstaltninger til regulering af vejgodstransporten samt regelmæssig og speciel regelmæssig passagertransport mellem Unionen på den ene side og Det Forenede Kongerige på den anden side efter udløbet af den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126 (artikel 1). Disse foranstaltninger har til formål at opretholde basal konnektivitet i en strengt tidsbegrænset periode (artikel 2).

Gibraltar er ikke omfattet af denne forordnings geografiske anvendelsesområde og enhver henvisning i forordningen til Det Forenede Kongerige omfatter ikke Gibraltar.

Ved den foreslåede forordning fastsættes først og fremmest (artikel 3) den ensidige tildeling af rettigheder til bilateral transport til vejgodstransportvirksomheder, der er etableret i Det Forenede Kongerige, så disse fortsat kan transportere gods mellem deres område og Unionen.

Den foreslåede forordning indeholder også bestemmelser (artikel 4) om ensidig tildeling af rettigheder til bilateral passagertransport med bus som led i rutekørsel eller speciel rutekørsel til busselskaber, der er etableret i Det Forenede Kongerige, således at de fortsat kan befordre passagerer mellem deres område og Unionen. Forordningen indeholder endvidere bestemmelser om ensidig tildeling af rettigheder til medtagning og afsætning af passagerer i grænseregionen i Irland i forbindelse med international rutekørsel og speciel rutekørsel mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

De rettigheder, der tildeles til vejtransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, tildeles på betingelse af overholdelse af den relevante EU-ret, der gælder for virksomheder, som beskæftiger sig med vejgodstransport eller passagertransport ad vej (artikel 6), og at Det Forenede Kongerige tildeler tilsvarende rettigheder til EU-vejtransportvirksomheder. Ved den foreslåede forordning fastsættes en mekanisme (artikel 7) til sikring af, at de rettigheder, som EU-vejtransportvirksomheder nyder godt af i Det Forenede Kongerige, svarer til de rettigheder, som tildeles til vejtransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige i henhold til den foreslåede forordning. Hvis det ikke er tilfældet, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage de foranstaltninger, som er nødvendige for rette op på denne situation, ved hjælp af delegerede retsakter, herunder begrænsning af den højst tilladte kapacitet, som er tilgængelig for vejtransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, eller af antallet af kørsler eller af begge. Kommissionens vurdering af ækvivalensniveauet og vedtagelse af afhjælpende foranstaltninger er ikke udelukkende koblet til en stringent, formel overensstemmelse mellem de to retsordener; dette skyldes de markante forskelle mellem de respektive markeder og hensynet til at undgå en ren gensidighedstilgang — denne kunne i sidste instans stride imod Unionens interesser.

Selv om den foreslåede forordning har til formål at sikre basale forbindelser midlertidigt for vejgodstransport og passagertransport ad vej, fastsætter den en fleksibel mekanisme med henblik på at sikre, at EU-vejgodstransportvirksomheder og EU-busselskaber gives rimelige og lige muligheder for at konkurrere med vejgodstransportvirksomheder og busselskaber etableret i Det Forenede Kongerige. Sikring af lige konkurrencevilkår kræver, at Det Forenede Kongerige selv efter overgangsperiodens udløb fortsætter med at anvende tilstrækkeligt høje og sammenlignelige standarder inden for vejgodstransport og

passagertransport ad vej for så vidt angår fair konkurrence, herunder regulering af karteller, misbrug af dominerende stilling og fusioner, forbud mod uberettiget statsstøtte, beskyttelse af arbejdstagerne og et højt færdselssikkerhedsniveau, miljøbeskyttelse og sikkerhed eller i forbindelse med udstedelse af tilladelser til vejtransportvirksomheder eller kvalificering, uddannelse og lægeundersøgelser af erhvervschauffører. Desuden er det nødvendigt at sikre, at EU-vejtransportvirksomheder ikke udsættes for forskelsbehandling i Det Forenede Kongerige, hverken retligt og faktisk. Ved den foreslåede forordning får Kommissionen (artikel 8) således til opgave at overvåge konkurrencevilkårene mellem vejtransportvirksomheder, der er etableret i Unionen, på den ene side og vejtransportvirksomheder, der er etableret i Det Forenede Kongerige, på den anden side, og den bemyndiges til ved hjælp af delegerede retsakter at træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at konkurrencevilkårene til enhver tid er lige.

De nødvendige foranstaltninger fastsættes således, at medlemsstaterne og Kommissionen har mulighed for at verificere, at vejtransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, der transporterer gods eller passagerer i henhold til denne forordning, har tilladelse eller licens hertil i overensstemmelse med de relevante standarder, at al relevant national lovgivning og EU-lovgivning overholdes, og at de tildelte rettigheder ikke overskrides.

Forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009 dækker allerede den del af rejser mellem en medlemsstat og et tredjeland, der under transit tilbagelægges på enhver medlemsstats område. Det er nødvendigt at sikre, at disse forordninger også finder anvendelse på den del af rejsen, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor læsning eller aflæsning finder sted i forbindelse med godstransport, og den del af rejsen, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor passagerer medtages eller afsættes i forbindelse med buskørsel (artikel 9). En sådan udvidelse vil sikre, at EU-virksomheder kan udføre tredjelandstransportaktiviteter til eller fra Det Forenede Kongerige samt foretage yderligere stop i deres buskørsel.

Der gøres endnu engang udtrykkeligt opmærksom på, at medlemsstaterne ikke må forhandle om eller indgå bilaterale vejtransportaftaler med Det Forenede Kongerige om spørgsmål, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, og at de ikke på anden måde må tildele vejtransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige andre rettigheder end dem, der tildeles ved denne forordning (artikel 5). De respektive kompetente myndigheder vil dog kunne samarbejde, hvis dette er nødvendigt af hensyn til en vellykket gennemførelse af forordningen (artikel 10), for derigennem mindst muligt at forstyrre forvaltningen af de vejtransport- og buskørselstjenester, som fortsat udbydes efter den 31. december 2020.

I artikel 11 fastsættes reglerne for udøvelsen af de beføjelser, der tillægges Kommissionen, til at vedtage delegerede retsakter for at sikre, at de rettigheder, som vejtransportvirksomheder, der er etableret i Unionen, har i Det Forenede Kongerige, svarer til dem, der er tildelt vejtransportvirksomheder, der er etableret i Det Forenede Kongerige, og at virksomheder, der er etableret i Unionen, ikke forskelsbehandles i Det Forenede Kongerige.

I artikel 12 fastsættes det, at denne forordning finder anvendelse, hvis en aftale om vejtransport med Det Forenede Kongerige ikke er trådt i kraft ved udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i udtrædelsesaftalen, og at denne forordning ophører med at finde anvendelse senest den 30. juni 2021. Forordningen ophører med at finde anvendelse på et tidligere tidspunkt, hvis en aftale om vejtransport med Det Forenede Kongerige træder i kraft eller anvendes midlertidigt inden denne dato. Med undtagelse af de specifikke bestemmelser, der finder anvendelse i grænseregionen i Irland i forbindelse med regelmæssig og speciel regelmæssig international rutekørsel mellem Irland og Det Forenede Kongerige for

så vidt angår Nordirland, ophører forordningen også med at finde anvendelse på et tidligere tidspunkt for så vidt angår de bestemmelser, der vedrører passagertransport ad vej, såfremt protokollen til Interbusaftalen vedrørende regelmæssig og speciel regelmæssig international personbefordring med bus træder i kraft for Unionen og Det Forenede Kongerige.

Nærværende retsakt indgår i en pakke af foranstaltninger, som Kommissionen vedtager.

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

Denne foreslåede forordning er tænkt som *lex specialis*, der skal afhjælpe nogle af de konsekvenser, der følger af, at EU-reglerne om vejgodstransport og passagertransport med bus, navnlig forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009, ikke længere finder anvendelse på godstransport og passagertransport ad vej mellem Det Forenede Kongerige på den ene side og Unionen på den anden side. De foreslåede betingelser er begrænset til, hvad der er nødvendigt i denne forbindelse for at undgå uforholdsmæssige forstyrrelser. De påtænkes kun anvendt i en begrænset tidsperiode. Dette forslag er derfor i fuld overensstemmelse med gældende lovgivning, særlig forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009.

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

Dette forslag supplerer EU-reglerne om vejgodstransport, navnlig forordning (EF) nr. 1072/2009, og EU-reglerne om international buskørsel, navnlig forordning (EF) nr. 1073/2009. Det specifikke formål med og konteksten for forordningen og dens ensidige karakter, kræver nødvendigvis en restriktiv tilgang, for så vidt angår tildelingen af rettigheder, såvel som særlige bestemmelser, som har til formål at bevare lige rettigheder og lige vilkår.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet**

Artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009 og artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1073/2009 indeholder kompetenceforbehold til fordel for Unionen for så vidt angår relevante aftaler med tredjelande. I mangel af en sådan aftale har denne foreslåede retsakt til formål at sikre basal konnektivitet under forudsætning af, at Det Forenede Kongerige tildeler tilsvarende rettigheder. Konnektiviteten vil blive sikret på lige vilkår for trafik til og fra alle punkter i Unionen, hvorved forstyrrelser af det indre marked undgås. Det er derfor uomgængeligt nødvendigt med en indsats på EU-niveau, og resultatet vil ikke kunne opnås med en indsats på medlemsstatsniveau.

- **Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede forordning anses for at overholde proportionalitetsprincippet, fordi den åbner mulighed for at undgå uforholdsmæssigt store driftsforstyrrelser på en måde, der også sikrer lige konkurrencevilkår for vejtransportvirksomheder, der er etableret i Unionen. Den går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Dette er særlig tilfældet for de betingelser, på hvilke de relevante rettigheder tildeles, bl.a. nødvendigheden af, at Det

Forenede Kongerige tildeler tilsvarende rettigheder, og nødvendigheden af fair konkurrence og af at gøre ordningen tidsbegrænset.

- **Valg af retsakt**

Da denne retsakt regulerer anliggender, der er tæt forbundet med forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009, og da den, ligesom nævnte forordninger, har til formål at sikre fuldt ud harmoniserede konkurrencevilkår, bør den udformes som en forordning. Denne form er også mest egnet i lyset af situationens/kontekstens hastende karakter, fordi den resterende tid frem til overgangsperiodens udløb (hvis der ikke før denne dato indgås en aftale om godstransport og passagertransport ad vej) er for kort til, at det er muligt at omsætte bestemmelser indeholdt i et direktiv.

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

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Dette punkt er ikke relevant på grund af den ekstraordinære, midlertidige og enestående art af den begivenhed, som nødvendiggør dette forslag, der ikke hænger sammen med den eksisterende lovgivnings målsætninger.

- **Høringer af interesserede parter**

Flere interessenter og repræsentanter for medlemsstaterne har påpeget udfordringer og mulige løsninger i forbindelse med forhandlingerne om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.

Det forhold, at den overgangsperiode, der er fastsat i udtrædelsesaftalen, udløber den 31. december 2020, samt behovet for at forberede sig på uundgåelige ændringer den 1. januar 2021 og de eventuelle yderligere foranstaltninger, der skal overvejes i tilfælde af, at der ikke indgås en aftale, er blevet drøftet med medlemsstaternes repræsentanter og forskellige interessenter på området for vejtransport på tværgående og specifikke møder, der blev afholdt i Bruxelles og i medlemsstaterne.

Et gennemgående tema i de fremlagte synspunkter var behovet for reguleringsindgreb for at fastholde en vis grad af konnektivitet, når det drejer sig om godstransport og passagertransport ad vej. For så vidt angår adgangen til Unionens marked for godskørsel og passagertransport, er interessenterne ikke i stand til at træffe deres egne beredskabsforanstaltninger med henblik på at afbøde for skadevirkningerne i det tilfælde, at der ikke indgås en partnerskabsaftale.

Flere medlemsstater har navnlig understreget nødvendigheden af at vedtage beredskabsforanstaltninger på EU-plan for at sikre basal konnektivitet mellem Unionen på den ene side og Det Forenede Kongerige på den anden side, hvis der ikke indgås en aftale om godstransport og passagertransport ad vej. Det blev understreget, at CEMT's multilaterale kvotesystem ikke udgør en tilstrækkelig og hensigtsmæssig alternativ mulighed i betragtning af systemets kvantitative og kvalitative begrænsninger.

Det blev også fremhævet, at Interbusaftalen kun omfatter lejlighedsvis kørsel, og at der ikke findes nogen passende alternativ mulighed for rutekørsel og speciel rutekørsel i betragtning af, at protokollen til Interbusaftalen om rutekørsel og speciel rutekørsel ikke forventes at træde i kraft i tide for Unionen og for Det Forenede Kongerige. Det blev også fremhævet, at

der er et særligt behov for buskørsel på tværs af grænsen mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

Disse bemærkninger er taget behørigt i betragtning i forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Relevante interessenter har forelagt Kommissionen flere former for vurderinger af konsekvenserne for vejtransportsektoren af Det Forenede Kongeriges udtræden.

I vurderingerne konkluderes det, at den eneste alternative mulighed inden for vejgodstransportsektoren, nemlig Den Europæiske Transportministerkonferences (CEMT) multilaterale kvotesystem, ikke vil være tilstrækkelig til at dække sektorens behov. Manglen på tilgængelige tilladelser for 2021 vil sandsynligvis forårsage alvorlige forstyrrelser, og den bilaterale strøm af gods og passagerer, som transporteres ad vej, vil muligvis ikke blive dækket fuldt ud. Over 80 % af vejgodstransporten mellem Det Forenede Kongerige og Unionen udføres i øjeblikket af transportvirksomheder, der er etableret i Unionen. Det er i Unionens interesse at oprette en ramme, som ikke i urimelig grad begrænser den bilaterale vejgodstransport.

Interessenterne insisterede også på nødvendigheden af at sikre kontinuitet i rutekørsel og speciel rutekørsel mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.

- **Konsekvensanalyse**

Der er ikke behov for en konsekvensanalyse grundet situationens ekstraordinære karakter og de begrænsede behov i løbet af den periode, hvor ændringerne af Det Forenede Kongeriges status gennemføres. Udover den foreslåede løsning foreligger der ingen materielt eller retligt anderledes politisk løsning.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ikke relevant.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i gods- og passagertransport ad vej efter udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands ("Det Forenede Kongeriges") udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab³ ("udtrædelsesaftalen") blev indgået af Unionen ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135⁴ og trådte i kraft den 1. februar 2020. Den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126, i hvilken EU-retten fortsat finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med artikel 127 i nævnte aftale, udløber den 31. december 2020. Den 25. februar 2020 vedtog Rådet afgørelse (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om en ny partnerskabsaftale⁵. Som det fremgår af forhandlingsdirektiverne, omfatter bemyndigelsen bl.a. de elementer, der er nødvendige for en omfattende behandling af vejtransportforbindelserne med Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb. Det er imidlertid usikkert, om en aftale mellem Unionen og Det Forenede Kongerige om deres fremtidige forbindelser på området for godstransport og passagertransport ad vej vil være trådt i kraft ved udgangen af denne periode.

¹ EUT C af [...], s. .

² EUT C af [...], s. .

³ EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

⁴ Rådets afgørelse (EU) 2020/135 af 30. januar 2020 om indgåelse af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (EUT L 29 af 31.1.2020, s. 1).

⁵ EUT L 58 af 27.2.2020, s. 53.

- (2) Ved overgangsperiodens udløb og i fravær af særlige bestemmelser vil alle rettigheder og forpligtelser, der følger af EU-retten med hensyn til markedsadgang som fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009⁶ og (EF) nr. 1073/2009⁷, ophøre for så vidt angår forholdet mellem Det Forenede Kongerige og Unionen og dennes medlemsstater.
- (3) I en sådan situation vil den internationale godstransport og passagertransport ad vej mellem Unionen og Det Forenede Kongerige blive alvorligt forstyrret.
- (4) Gibraltar er ikke omfattet af denne forordnings geografiske anvendelsesområde og enhver henvisning i forordningen til Det Forenede Kongerige omfatter ikke Gibraltar.
- (5) Den Europæiske Transportministerkonferences (CEMT) multilaterale kvotesystem er den eneste anden tilgængelige retlige ramme, som kunne udgøre grundlaget for vejgodstransporten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige. På grund af det begrænsede antal tilladelser, der i øjeblikket er tilgængelige inden for rammerne af CEMT-systemet, og på grund af det begrænsede anvendelsesområde, for så vidt angår de typer af vejtransport, der er omfattet af systemet, er det i øjeblikket ikke tilstrækkeligt til fuldt at opfylde behovene for vejgodstransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.
- (6) Der forventes også alvorlige forstyrrelser, herunder forstyrrelser af den offentlige orden, i forbindelse med passagertransport ad vej. Efter udløbet af overgangsperioden er aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus ("Interbusaftalen") den eneste tilgængelige retlige ramme, som kan udgøre et grundlag for passagertransport med bus mellem Unionen og Det Forenede Kongerige. Det Forenede Kongerige bliver en selvstændig kontraherende part i Interbusaftalen den 1. januar 2021. Interbusaftalen dækker imidlertid kun lejlighedsvis tjenesteydelser og er derfor utilstrækkelig til at afhjælpe forstyrrelserne i forbindelse med international buskørsel mellem Det Forenede Kongerige og Unionen som følge af udløbet af overgangsperioden. Der er blevet forhandlet en protokol til Interbusaftalen vedrørende passagertransport ved rutekørsel og speciel rutekørsel, og Det Forenede Kongerige forventes at ratificere den snarest muligt. Protokollen forventes dog ikke at træde i kraft i tide til at kunne blive en holdbar alternativ løsning for perioden umiddelbart efter overgangsperiodens udløb. De tilgængelige instrumenter tager således ikke højde for behovene inden for passagertransport ved rutekørsel og speciel rutekørsel med bus mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.
- (7) For at forhindre deraf følgende alvorlige forstyrrelser, herunder forstyrrelser af den offentlige orden, er det derfor nødvendigt at oprette en række midlertidige foranstaltninger, som gør det muligt for vejgodstransportvirksomheder og busselskaber med tilladelser fra Det Forenede Kongerige at transportere gods og passagerer ad vej mellem Det Forenede Kongerige og Unionen eller fra Det Forenede Kongeriges område til Det Forenede Kongeriges område med transit gennem en eller flere medlemsstater. For at sikre en passende ligevægt mellem Det Forenede Kongerige og Unionen bør de rettigheder, der tildeles, således være betinget af tildeling af tilsvarende rettigheder og være genstand for visse betingelser til sikring af fair konkurrence.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

⁷ 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).

- (8) Buskørsel på tværs af grænserne mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland er af særlig betydning for lokalsamfundene i grænseregionerne med henblik på at sikre basal konnektivitet mellem lokalsamfundene, bl.a. som en del af det fælles rejseområde. Derfor bør det i grænseregionerne i Irland fortsat være tilladt for busselskaber fra Det Forenede Kongerige at medtage og afsætte passagerer i forbindelse med international passagertransport med bus mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.
- (9) For at afspejle dens midlertidige karakter, dog uden at danne præcedens, bør anvendelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, begrænses til en kort periode. Med hensyn til vejgodstransport fastlægges tidsbegrænsningen i betragtning af eventuelle foranstaltninger til sikring af basal konnektivitet, der træffes i CEMT-systemet, og uden at det berører ikrafttrædelsen af en fremtidig aftale om vejgodstransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige eller fremtidige EU-regler vedrørende transport. For så vidt angår passagertransport med bus fastsættes en tidsbegrænsning, der giver mulighed for, at protokollen til Interbusaftalen vedrørende regelmæssig og speciel regelmæssig international rutekørsel kan træde i kraft og finde anvendelse i Det Forenede Kongerige, ved at Det Forenede Kongerige enten ratificerer eller tiltræder denne protokol, og med forbehold af en eventuel fremtidig aftale om forholdet mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.
- (10) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5 i TEU, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (11) I betragtning af det akutte behov som følge af ovennævnte overgangsperiodes udløb, der berettiger den foreslåede foranstaltning, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Unionen, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.
- (12) Denne forordning bør træde i kraft så hurtigt som muligt og finde anvendelse fra dagen efter udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i udtrædelsesaftalen, medmindre en aftale om vejtransport med Det Forenede Kongerige er trådt i kraft på denne dato. Denne forordning bør ophøre med at finde anvendelse fra datoen for ikrafttrædelsen eller den midlertidige anvendelse af en international aftale om vejtransport, der omfatter begge parter. Med undtagelse af de specifikke bestemmelser, der finder anvendelse i grænseregionen i Irland i forbindelse med regelmæssig og speciel regelmæssig international rutekørsel mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland, bør retten til at udføre regelmæssig og speciel regelmæssig rutekørsel med bus ophøre med at finde anvendelse på den dato, hvor protokollen til Interbusaftalen vedrørende regelmæssig og speciel regelmæssig international personbefordring med bus træder i kraft for Unionen og Det Forenede Kongerige. Denne forordning bør under alle omstændigheder ophøre med at finde anvendelse den 30. juni 2021.
- (13) Hvis det er nødvendigt for at imødekomme markedsbehovene, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) for at genskabe ligheden mellem de rettigheder, som Unionen tildeler vejgodstransportvirksomheder og busselskaber fra Det Forenede Kongerige, og de rettigheder som Det Forenede Kongerige tildeler EU-vejgodstransportvirksomheder og EU-busselskaber, herunder når de rettigheder, som Det Forenede Kongerige tildeler, tildeles på grundlag af

oprindelsesmedlemsstaten eller på anden måde ikke er lige tilgængelige for alle EU-operatører, og for at afhjælpe tilfælde af illoyal konkurrence til skade for EU-vejgodstransportvirksomheder og EU-busselskaber.

- (14) De delegerede retsakter bør være i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, og deres vilkår bør derfor stå i et rimeligt forhold til de problemer, der opstår som følge af den manglende tildeling af tilsvarende rettigheder eller urimelige konkurrencevilkår. Kommissionen bør kun suspendere anvendelsen af denne forordning i de mest alvorlige tilfælde, hvor Det Forenede Kongerige ikke tildeler tilsvarende rettigheder til EU-vejgodstransportvirksomheder eller til EU-busselskaber, eller hvor de tildelte rettigheder er minimale, eller hvor konkurrencevilkårene for vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber fra Det Forenede Kongerige er så forskellige fra EU-operatørers, at EU-operatørers ydelse af de pågældende tjenester ikke er økonomisk rentable for dem.
- (15) Ved vedtagelsen af de delegerede retsakter, er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁸. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter. Det bør sikres, at enhver sådan delegeret retsakt ikke har en urimelig indvirkning på det indre markeds funktion.
- (16) For at sikre, at de rettigheder, som Det Forenede Kongerige tildeler EU-vejgodstransportvirksomheder og EU-busselskaber svarende til dem, der ved denne forordning indrømmes vejgodstransportvirksomheder og busselskaber i Det Forenede Kongerige, er lige tilgængelige for alle EU-operatører, bør anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009 midlertidigt udvides. Disse forordninger dækker allerede den del af en rejse mellem en medlemsstat og et tredjeland, der under transit tilbagelægges på enhver medlemsstats område. Det er imidlertid i sådanne tilfælde nødvendigt at sikre, at forordning (EF) nr. 1072/2009 også finder anvendelse på den del af rejsen, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor læsning eller aflæsning finder sted, og at forordning (EF) nr. 1073/2009 finder anvendelse på den del af rejsen, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor passagerer medtages eller afsættes. En sådan udvidelse har til formål at sikre, at EU-operatører kan udføre tredjelandstransportaktiviteter til eller fra Det Forenede Kongerige samt foretage yderligere stop i deres drift af passagertransport —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Ved denne forordning fastsættes midlertidige foranstaltninger til regulering af vejgodstransporten samt bestemmelser vedrørende passagertransport ved rutekørsel og speciel rutekørsel med bus mellem Unionen og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland ("Det Forenede Kongerige") efter udløbet af den overgangsperiode, der er omhandlet i udtrædelsesaftalens artikel 126.

⁸ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Artikel 2 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- (1) "køretøj":
 - (a) i forbindelse med godstransport et motorkøretøj, som er indregistreret i Det Forenede Kongerige, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i Det Forenede Kongerige, og som udelukkende er beregnet til godstransport, enten tilhørende virksomheden, købt af denne på kredit eller lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at det opfylder betingelserne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF⁹
 - (b) i forbindelse med passagertransport en bus
- (2) "tilladt godstransport":
 - (a) kørsel med et læsset køretøj fra Unionens område til Det Forenede Kongeriges område eller omvendt med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
 - (b) kørsel med et læsset køretøj fra Det Forenede Kongeriges område til Det Forenede Kongeriges område med transit gennem Unionens område
 - (c) kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er omhandlet i litra a) og b)
- (3) "tilladt passagertransport med bus":
 - (a) kørsel med bus med henblik på at yde passagertransport fra Unionens område til Det Forenede Kongeriges område eller omvendt, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
 - (b) kørsel med bus med henblik på at yde passagertransport fra Det Forenede Kongeriges område til Det Forenede Kongeriges område med transit gennem Unionens område
 - (c) kørsel uden passagerer i forbindelse med de former for transport, der er omhandlet i litra a) og b)
 - (d) medtagning og afsætning af passagerer i grænseregionen i Irland i forbindelse med international rutekørsel og speciel rutekørsel mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland
- (4) "grænseregionen i Irland": de counties i Irland, der grænser op til landegrænsen mellem Irland og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland
- (5) "EU-vejgodstransportvirksomhed": en virksomhed, som udfører vejgodstransport og er indehaver af en fællesskabstilladelse i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009
- (6) "vejgodstransportvirksomhed fra Det Forenede Kongerige": en virksomhed, der er etableret i Det Forenede Kongerige og har lov til at udføre vejgodstransport, og som er indehaver af en gyldig tilladelse udstedt i forbindelse med international transport for så vidt angår tilladt godstransport

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).

- (7) "tilladelse fra Det Forenede Kongerige": når den udstedes til en vejgodstransportvirksomhed fra Det Forenede Kongerige, en tilladelse udstedt af Det Forenede Kongerige i forbindelse med international transport for så vidt angår tilladt godstransport og, når den udstedes til et busselskab fra Det Forenede Kongerige, en tilladelse udstedt af Det Forenede Kongerige i forbindelse med international transport for så vidt angår tilladt passagertransport med bus
- (8) "bus": et køretøj, der er indregistreret i Det Forenede Kongerige og i kraft af sin konstruktion og sit udstyr er egnet og beregnet til befordring af mere end ni passagerer, inklusive føreren
- (9) "rutekørsel": passagertransport efter faste tidsintervaller og i bestemte trafikforbindelser, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder
- (10) "speciel rutekørsel": rutekørsel, uanset hvem der organiserer den, med transport af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes
- (11) "EU-busselskab": en virksomhed, som udfører passagertransport med bus og er indehaver af en fællesskabstilladelse i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EF) nr. 1073/2009
- (12) "busselskab fra Det Forenede Kongerige": en virksomhed, der er etableret i Det Forenede Kongerige, og som har lov til at udføre passagertransport med bus og er indehaver af en tilladelse i forbindelse med international transport for så vidt angår tilladt passagertransport med bus
- (13) "operatør": enten en vejgodstransportvirksomhed eller et busselskab
- (14) "konkurrenceregler": enhver retsregel, der vedrører følgende typer adfærd, i den udstrækning den kan påvirke vejgodstransporttjenester eller bustjenester:
- (a) adfærd, der består af følgende:
 - i) indgåelse af aftaler mellem henholdsvis vejgodstransportvirksomheder og busselskaber, beslutninger truffet af sammenslutninger af vejgodstransportvirksomheder eller af busselskaber og samordnet praksis, som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen
 - ii) en eller flere vejgodstransportvirksomheders eller busselskabers misbrug af en dominerende stilling
 - iii) foranstaltninger, som Det Forenede Kongerige træffer eller opretholder, for så vidt angår offentlige virksomheder eller virksomheder, som Det Forenede Kongerige indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder, og som er i modstrid med nr. i) eller ii),
 - (b) fusioner og virksomhedsovertagelser mellem henholdsvis vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber, der hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, navnlig som følge af skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling
- (15) "støtte": ethvert økonomisk bidrag, som tildeles en operatør af regeringen eller et andet offentligt organ på et hvilket som helst niveau og giver modtageren en fordel, og som omfatter:
- (a) direkte overførsel af midler, såsom tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler, overtagelse af passiver, såsom ved

lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikring

- (b) afkald på eller manglende opkrævning af indtægter, som ellers er forfaldne
- (c) levering af varer eller tjenesteydelser ud over den generelle infrastruktur eller køb af varer eller tjenesteydelser
- (d) indbetalinger til en finansieringsmekanisme, eller at regeringen eller det andet offentlige organ overdrager eller pålægger en privat enhed varetagelsen af en eller flere af de i litra a), b) og c) omhandlede funktioner, som normalt ville påhvile regeringen eller det andet offentlige organ, og denne praksis reelt ikke afviger fra normal statspraksis

et finansielt bidrag fra en regering eller et andet offentligt organ anses ikke for at give en fordel, hvis en privat markedsaktør, der udelukkende motiveres af udsigten til fortjeneste, i samme situation som det pågældende offentlige organ ville have ydet det samme finansielle bidrag

- (16) "uafhængig konkurrencemyndighed": en myndighed, der er ansvarlig for gennemførelsen og håndhævelsen af konkurrenceregler såvel som kontrol med tilskud, og som opfylder følgende betingelser:
 - (a) myndigheden er operationelt uafhængig og er udstyret med de nødvendige ressourcer til at kunne varetage sine opgaver
 - (b) myndigheden har i forbindelse med varetagelsen af sine opgaver og udøvelsen af sine beføjelser de fornødne garantier for uafhængighed af politisk eller anden ekstern indflydelse og handler upartisk,
 - (c) myndighedens afgørelser er underlagt domstolskontrol
- (17) "forskelsbehandling": sondring i enhver form uden objektiv begrundelse med hensyn til levering af varer eller tjenester, herunder offentlige tjenester, som benyttes til at levere vejgodstransporttjenester eller bustjenester, eller med hensyn til offentlige myndigheders behandling af disse i henseende til sådanne tjenester
- (18) "Unionens område": medlemsstaternes områder, hvor TEU og TEUF finder anvendelse på de betingelser, der er fastlagt i disse traktater.

Artikel 3

Retten til udførelse af tilladt godstransport

- 1. Vejgodstransportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige kan udføre tilladt godstransport på de betingelser, der er fastsat ved denne forordning.
- 2. Følgende former for tilladt godstransport kan udføres af fysiske eller juridiske personer, som er etableret i Det Forenede Kongerige, uden at der kræves en tilladelse:
 - (a) transport af postforsendelser som led i en universel tjenesteydelse
 - (b) transport af beskadigede køretøjer eller køretøjer, der er ude af drift
 - (c) transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 3,5 ton
 - (d) transport af lægemidler, lægeligt apparatur og udstyr samt andre artikler, der er nødvendige i tilfælde af udrykning, særlig i tilfælde af naturkatastrofer

- (e) transport af gods under forudsætning af, at
 - i) det befordrede gods er virksomhedens ejendom eller er blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne
 - ii) transporten tjener til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden eller uden for virksomhedens område til eget brug
 - iii) motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, føres af personale, der er ansat af eller stilles til rådighed for virksomheden i henhold til en kontraktlig forpligtelse
 - iv) de køretøjer, der transporterer godset, tilhører virksomheden, er købt af denne på kredit eller er lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at de opfylder betingelserne fastsat i direktiv 2006/1/EF, og
 - v) transporten er kun en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.

Artikel 4

Ret til udførelse af rutekørsel og speciel rutekørsel med bus

1. Busselskaber fra Det Forenede Kongerige kan på de i denne forordning fastsatte betingelser udføre passagertransport med bus i forbindelse med rutekørsel og speciel rutekørsel.
2. Busselskaber fra Det Forenede Kongerige skal være i besiddelse af en tilladelse udstedt inden datoen for denne forordnings anvendelse i overensstemmelse med artikel 6-11 i forordning (EF) nr. 1073/2009 for at kunne udføre tilladt rutekørsel og speciel rutekørsel med bus for fremmed regning.
3. Tilladelser, der fortsat er gyldige i henhold til stk. 2, kan fortsat anvendes til de i stk. 1 angivne formål, hvis de er blevet fornyet på de samme vilkår og betingelser eller udelukkende er ændret med hensyn til stop, billetpriser eller tidsplan og i overensstemmelse med reglerne og procedurerne i artikel 6 til 11 i forordning (EF) nr. 1073/2009 for en gyldighedsperiode, der ikke strækker sig ud over den 30. juni 2021.
4. Tilladt passagertransport med bus udført af fysiske eller juridiske personer, som er etableret i Det Forenede Kongerige, uden gevinst for øje og i ikkeerhvervsmæssigt øjemed kan udføres, uden at der kræves en tilladelse, når:
 - (a) transporten kun udgør en biaktivitet for den pågældende fysiske eller juridiske person, og
 - (b) de benyttede køretøjer er denne fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne person eller er omfattet af en langvarig leasingaftale og føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale, af den fysiske person selv eller af personale, der er ansat af virksomheden eller stillet til dens rådighed i henhold til en kontraktlig forpligtelse.

Disse transporter er fritaget fra enhver tilladelsesordning inden for Unionen, forudsat at den pågældende person er i besiddelse af en national tilladelse udstedt inden første anvendelsesdag som fastlagt i nærværende forordnings artikel 12, stk. 2, første afsnit, i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1073/2009.

5. Den omstændighed, at der skiftes køretøj, eller transporten afbrydes af en strækning, der tilbagelægges med et andet transportmiddel, berører ikke anvendelsen af denne forordning.

Artikel 5

Bilaterale aftaler eller ordninger

Medlemsstaterne må hverken forhandle om eller indgå bilaterale aftaler eller ordninger med Det Forenede Kongerige om spørgsmål, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde.

Uden at det berører eksisterende multilaterale ordninger, må de ikke på anden måde tildele vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber fra Det Forenede Kongerige rettigheder ud over dem, der tildeles ved denne forordning.

Artikel 6

Sociale og tekniske bestemmelser

Ved tilladt godstransport eller passagertransport med bus i overensstemmelse med denne forordning skal følgende regler overholdes:

- (a) for mobile arbejdstagere og selvstændige chauffører de krav, som er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF¹⁰
- (b) for visse sociale bestemmelser inden for vejtransport de krav, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹¹
- (c) for takografer inden for vejtransport de krav, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014¹²
- (d) for grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere de krav, som er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF¹³
- (e) for de største tilladte dimensioner og største tilladte vægte for visse vej køretøjer de krav, der er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med Rådets direktiv 96/53/EF¹⁴

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

¹⁴ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

- (f) for montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer de krav, der er fastsat af medlemsstaterne i henhold til Rådets direktiv 92/6/EØF¹⁵
- (g) for obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer de krav, som er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med Rådets direktiv 91/671/EØF¹⁶
- (h) for udstationering af arbejdstagere de krav, som er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF¹⁷
- (i) for passagerrettigheder de krav, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011.¹⁸

Artikel 7 **Lige rettigheder**

1. Kommissionen overvåger de rettigheder, som Det Forenede Kongerige tildeler EU-vejgodstransportvirksomheder og EU-busselskaber, og betingelserne for deres udøvelse.
2. Hvis Kommissionen vurderer, at de rettigheder, som Det Forenede Kongerige tildeler EU-vejgodstransportvirksomheder eller EU-busselskaber, retligt eller faktisk ikke svarer til de rettigheder, som tildeles operatører fra Det Forenede Kongerige i henhold til denne forordning, eller at rettighederne ikke er lige tilgængelige for alle EU-vejgodstransportvirksomheder eller alle EU-busselskaber, vedtager den straks og for at genskabe lige vilkår delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 med henblik på at:
 - (a) suspendere anvendelsen af artikel 3, stk. 1 og 2, eller artikel 4, stk. 1-4, hvis der ikke gives tilsvarende rettigheder til EU-operatører, eller hvis de tildelte rettigheder er minimale
 - (b) fastsætte begrænsninger for den tilladte kapacitet, som er tilgængelig for vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber fra Det Forenede Kongerige, eller for antallet af kørsler eller for begge, eller
 - (c) vedtage driftsmæssige begrænsninger relateret til køretøjstyper eller betingelser for kørsel.

Artikel 8 **Fair konkurrence**

1. Kommissionen overvåger de vilkår, på hvilke EU-operatører konkurrerer med operatører fra Det Forenede Kongerige om leveringen af de vejgodstransporttjenester og bustjenester, som er omfattet af denne forordning.

¹⁵ Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskabet (EFT L 57 af 2.3.1992, s. 27).

¹⁶ Rådets direktiv 91/671/EØF af 16. december 1991 om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 26).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 1).

2. Hvis Kommissionen fastslår, at de i stk. 1 omhandlede vilkår som resultat af en af de situationer, der er omhandlet stk. 3, er mærkbart mindre gunstige end dem, operatører fra Det Forenede Kongerige nyder godt af, vedtager den straks og for at afhjælpe denne situation delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 11 med henblik på at:
- (a) suspendere anvendelsen af artikel 3, stk. 1 og 2, eller artikel 4, stk. 1-4, hvis konkurrencevilkårene for vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber fra Det Forenede Kongerige afviger så meget fra dem, der gælder for EU-operatører, at det ikke er økonomisk rentabelt for sidstnævnte at levere tjenesteydelser
 - (b) fastsætte begrænsninger for den tilladte kapacitet, som er tilgængelig for vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber fra Det Forenede Kongerige, eller for antallet af kørsler eller for begge, eller
 - (c) vedtage driftsmæssige begrænsninger relateret til køretøjstyper eller betingelser for kørsel.
3. De i stk. 2 omhandlede delegerede retsakter skal på de i nævnte stykke fastsatte betingelser vedtages for at afhjælpe følgende situationer:
- (a) Det Forenede Kongerige tildeler støtte
 - (b) Det Forenede Kongerige råder ikke over konkurrenceregler eller anvender dem ikke effektivt
 - (c) Det Forenede Kongerige undlader at oprette eller opretholde en uafhængig konkurrencemyndighed
 - (d) Det Forenede Kongerige anvender standarder for beskyttelsen af arbejdstagere, sikkerhed eller miljø, som er mindre strenge end dem, der er fastsat i EU-retten, eller, i mangel af relevante bestemmelser i EU-retten, mindre strenge end dem, der anvendes af alle medlemsstaterne, eller under alle omstændigheder mindre strenge end de relevante internationale standarder
 - (e) Det Forenede Kongerige anvender standarder vedrørende udstedelse af tilladelser til vejgodstransportvirksomheder eller busselskaber, der er mindre strenge end dem, der er fastsat i forordning (EF) nr. 1071/2009
 - (f) Det Forenede Kongerige anvender standarder vedrørende erhvervschaufførers kvalifikationer og uddannelse, der er mindre strenge end dem, der er fastsat i direktiv 2003/59/EF
 - (g) Det Forenede Kongerige anvender regler for vejafgifter og beskatning, som afviger fra de regler, der fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF¹⁹, og
 - (h) enhver form for forskelsbehandling mod EU-operatører.
4. Med henblik på stk. 1 kan Kommissionen anmode Det Forenede Kongeriges myndigheder eller operatører i Det Forenede Kongerige om oplysninger. Hvis de ikke fremlægger de oplysninger, der anmodes om, inden for den af Kommissionen fastsatte rimelige frist, eller fremlægger ufuldstændige oplysninger, kan Kommissionen træffe foranstaltninger i overensstemmelse med stk. 2.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

Artikel 9

Udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1072/2009 og (EF) nr. 1073/2009

1. For så vidt angår godstransport mellem Unionens område og Det Forenede Kongeriges område, der udføres af en EU-vejgodstransportvirksomhed, der er afhængig af rettigheder tildelt af Det Forenede Kongerige, jf. artikel 7, svarende til dem, der ydes i henhold til nærværende forordning, finder forordning (EF) nr. 1072/2009 anvendelse på den strækning, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor læsning eller aflæsning finder sted.
2. For så vidt angår passagertransport mellem Unionens område og Det Forenede Kongeriges område, der udføres af et EU-busselskab, der er afhængig af rettigheder tildelt af Det Forenede Kongerige, jf. artikel 7, svarende til dem, der ydes i henhold til nærværende forordning, finder forordning (EF) nr. 1073/2009 anvendelse på den strækning, der tilbagelægges på den medlemsstats område, hvor passagerer medtages eller afsættes.

Artikel 10

Høring og samarbejde

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder hører og samarbejder med Det Forenede Kongeriges kompetente myndigheder i den udstrækning, det er nødvendigt, for at sikre gennemførelsen af denne forordning.
2. Medlemsstaterne forsyner efter anmodning og uden unødigt forsinkelse Kommissionen med oplysninger, der er modtaget i henhold til stk. 1, eller andre oplysninger, der er relevante for gennemførelsen af artikel 7 og 8.

Artikel 11

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 7, stk. 2, og artikel 8, stk. 2, tillægges Kommissionen indtil den 30. juni 2021.
2. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt i henhold til artikel 7, stk. 2, eller artikel 8, stk. 2, hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

Artikel 12

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Denne forordning finder anvendelse fra dagen efter den dag, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på og i Det Forenede Kongerige, jf. udtrædelsesaftalens artikel 126 og 127.

Den finder imidlertid ikke anvendelse, hvis en international aftale om vejtransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige er trådt i kraft inden denne dato.

3. Denne forordning ophører med at finde anvendelse fra datoen for ikrafttrædelsen eller, alt efter omstændighederne, den midlertidige anvendelse af en international aftale om vejtransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.

Med undtagelse af den i artikel 2, nr. 3), litra d), omhandlede passagertransport med bus ophører de bestemmelser i denne forordning, der finder anvendelse på passagertransport med bus, med at finde anvendelse på den dato, hvor protokollen til Interbusaftalen vedrørende regelmæssig og speciel regelmæssig international personbefordring med bus træder i kraft for Unionen og Det Forenede Kongerige.

4. Denne forordning ophører under alle omstændigheder med at finde anvendelse senest den 30. juni 2021.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand