



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 10 december 2020
(OR. en)

13903/20

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0362(COD)**

**UK 105
PREP-BXT 57
TRANS 591
CODEC 1318**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	10 december 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 826 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande vägtransporter av gods och passagerare efter slutet av den övergångsperiod som anges i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 826 final.

Bilaga: COM(2020) 826 final



Bryssel den 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande vägtransporter av gods och passagerare efter slutet av den övergångsperiod som anges i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Den 1 februari 2020 utträdde Förenade kungariket ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen¹ (nedan kallat *utträdesavtalet*) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135² och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionsrätten fortsätter att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020.

Rådet antog den 25 februari 2020 beslut (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigande att inleda förhandlingar med Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om ett nytt partnerskapsavtal³. Såsom framgår av förhandlingsdirektiven omfattar bemyndigandet bland annat de delar som krävs för att på ett heltäckande sätt hantera relationerna med Förenade kungariket på vägtransportområdet efter övergångsperiodens slut.

Det är dock osäkert om ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket om deras framtida relationer på detta område kommer att ha trätt i kraft vid den periodens slut.

Alla rättigheter och skyldigheter som följer av unionsrätten när det gäller tillträde till vägtransportmarknaden, så som dessa fastställts i förordning (EG) nr 1072/2009⁴ och förordning (EG) nr 1073/2009⁵, kommer att upphöra den 31 december 2020, när den övergångsperiod som fastställts genom utträdesavtalet löper ut. Detta kommer att resultera i att de gemenskapstillstånd som Förenade kungariket utfärdat till vägtransportoperatörer och busstrafikföretag förlorar sin giltighet, och att innehavare av sådana tillstånd förlorar sitt tillträde till unionens marknad för godstransporter på väg och marknad för persontransporter. På samma sätt kommer vägtransportoperatörer och busstrafikoperatörer från Europeiska unionen, med utgångspunkt i befintliga gemenskapstillstånd, att förlora sitt automatiska tillträde till Förenade kungarikets marknad för godstransporter på väg och marknad för persontransporter.

I avsaknad av ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket på detta område efter övergångsperiodens slut, skulle Europeiska transportministerkonferensens (nedan kallad *CEMT*) multilaterala kvotsystem bli den enda tillgängliga rättsliga ram som skulle kunna utgöra en grund för fortsatta godstransporttjänster på väg, under förutsättning att man innehar ett CEMT-tillstånd. Ett fordon för vilket det finns ett CEMT-tillstånd får transportera gods

¹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

³ EUT L 58, 27.2.2020, s. 53.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

mellan vilka som helst av de 43 länder som deltar i systemet, däribland 26 av EU:s medlemsstater (alla utom Cypern), Förenade kungariket och 16 andra länder. Efter en internationell godstransport från det land där fordonet är registrerat till ett annat CEMT-land, är det möjligt att genomföra upp till tre transporter där registreringslandet inte är involverat innan fordonet måste återvända till det land där det är registrerat.

Antalet CEMT-tillstånd är begränsat för varje medlemsstat och tillstånden för 2021 har redan fördelats på nationell nivå av de behöriga myndigheterna i varje medlemsstat. Deras antal kan inte ökas med kort varsel. CEMT-kvoter fastställs årligen och eventuella ändringar av antalet tillstånd som tilldelas ett CEMT-land måste antas enhälligt av alla CEMT-länder.

Så som redan betonats i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/501 som antogs den 25 mars 2019⁶, så är det, med hänsyn till volymerna av godstransporttjänster på väg och det gods som transporteras på väg mellan Förenade kungariket och unionen (omkring 51 miljoner ton under 2019, varav ungefär 29 miljoner ton från unionen till Förenade kungariket och ungefär 22 miljoner ton från Förenade kungariket till unionen), uppenbart att ett ensidigt förlitande på CEMT-kvotssystemet för närvarande inte är en adekvat lösning för att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller godstransporter på väg omedelbart efter övergångsperiodens slut.

Godstransporter på väg mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna sköts nästan fullständigt av vägtransportoperatörer från Förenade kungariket och unionen. Om dessa operatörer gick miste om sin rätt att tillhandahålla godstransporter på väg mellan Förenade kungariket och unionen skulle det medföra allvarliga störningar, även i fråga om allmän ordning.

När det gäller persontransport med buss är, i avsaknad av ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket på detta område, överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss⁷ (nedan kallad *Interbus-överenskommelsen*) den enda tillgängliga rättsliga ram som, efter övergångsperiodens slut, skulle kunna utgöra en grund för persontransport med buss mellan unionen och Förenade kungariket. Förenade kungariket deponerade sitt instrument för anslutning till Interbus-överenskommelsen den 29 oktober 2020. Det kommer därför att bli en självständig avtalsslutande part den 1 januari 2021. Interbus-överenskommelsen täcker emellertid endast tillfällig trafik och är därför otillräcklig för att bemöta de störningar som uppstår från och med att unionsrätten upphör att tillämpas på och i Förenade kungariket, eftersom ett stort antal personer kommer att fortsätta att vilja resa mellan unionen och Förenade kungariket. Ett protokoll till Interbus-överenskommelsen om linjetrafik och speciell linjetrafik för persontransport med buss har förhandlats mellan de avtalsslutande parterna, men det förväntas inte träda i kraft i tid för att erbjuda en gångbar lösning för perioden omedelbart efter övergångsperiodens slut. För linjetrafik och speciell linjetrafik för persontransporter med buss, erbjuder därför inte de nuvarande instrumenten någon lösning för behoven av sådana tjänster mellan, å ena sidan, unionen och, å andra sidan Förenade konungariket.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/501 av den 25 mars 2019 om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller transporter av gods och passagerare på väg med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur unionen (EUT L 85, 27.3.2019, s. 39).

⁷ EGT L 321, 26.11.2002, s. 13.

Gränsöverskridande busstrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland är särskilt viktig för människorna i gränsregionerna, och de grundläggande förbindelserna mellan samhällena inom den gemensamma resezonen behöver därför säkerställas. Det finns inga instrument som skulle kunna erbjuda en lösning för behovet av att busstrafikoperatörer som bedriver linjetrafik eller speciell linjetrafik låter passagerare stiga på eller stiga av i regioner på andra sidan gränsen. Utan rätt att utföra cabotagetransporter äventyras lönsamheten för många gränsöverskridande tjänster. Därför bör unionen anta tillfälliga och tidsbegränsade beredskapsåtgärder för att mildra sådana potentiellt störande effekter på förbindelserna mellan unionen och Förenade kungariket.

Det föreliggande förslaget har följaktligen till syfte att fastställa tillfälliga åtgärder för att reglera godstransporter på väg samt tillhandahållandet av persontransporttjänster i form av linjetrafik och speciell linjetrafik mellan, å ena sidan, unionen och, å andra sidan, Förenade kungariket efter slutet av den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet (artikel 1). Dessa åtgärder syftar till att upprätthålla grundläggande förbindelser under en strikt tidsbegränsad period (artikel 2).

Gibraltar ingår inte i denna förordnings territoriella tillämpningsområde, och hänvisningar i förordningen till Förenade kungariket inbegriper inte Gibraltar.

Till att börja med (artikel 3) innehåller förslaget till förordning bestämmelser om ensidigt beviljande av rätt till bilateral transport för vägtransportoperatörer etablerade i Förenade kungariket, så att de kan fortsätta att utföra godstransporter mellan sitt territorium och unionen.

Förslaget till förordning innehåller (artikel 4) bestämmelser om ensidigt beviljande av rätt till bilateral persontransport med buss som del i linjetrafik och speciell linjetrafik för busstrafikoperatörer etablerade i Förenade kungariket, så att de kan fortsätta att utföra persontransport mellan sitt territorium och unionen. Förordningen innehåller vidare bestämmelser om ensidigt beviljande av rätt att låta passagerare stiga på och stiga av i Irlands gränsregion inom ramen för internationell linjetrafik och speciell linjetrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

De rättigheter som beviljas operatörer från Förenade kungariket omfattas av krav på överensstämmelse med relevant unionslagstiftning som gäller för operatörer som bedriver godstransporter på väg och operatörer som bedriver persontransporter på väg (artikel 6) och likvärdiga rättigheter som Förenade kungariket beviljar operatörer från unionen. Den föreslagna förordningen fastställer en mekanism (artikel 7) för att säkerställa att de rättigheter som operatörer från unionen åtnjuter i Förenade kungariket är likvärdiga de som enligt den föreslagna förordningen beviljas operatörer från Förenade kungariket. Om så inte är fallet, ska kommissionen ges befogenhet att anta nödvändiga åtgärder för att korrigera situationen genom delegerade akter, inbegripet begränsning av den tillåtna kapacitet som finns tillgänglig för operatörer från Förenade kungariket eller av antalet resor eller av båda. Bedömningen av graden av likvärdighet och kommissionens antagande av korrigerande åtgärder är inte endast kopplade till en strikt, formell överensstämmelse mellan de båda rättsordningarna; anledningen är att man vill ta hänsyn till skillnader mellan de respektive marknaderna och undvika en lösning som endast eftersträvar en blind avspegling – något som i slutändan skulle kunna stå i strid med unionens intressen.

Trots att den föreslagna förordningen syftar till att tillfälligt säkerställa grundläggande förbindelser för godstransport och persontransport på väg, föreskriver den en flexibel mekanism för att säkerställa att unionens vägtransportoperatörer och busstrafikoperatörer åtnjuter rättvisa och lika möjligheter att konkurrera med Förenade kungarikets vägtransportoperatörer och busstrafikoperatörer. Likvärdiga villkor förutsätter att Förenade kungariket, också efter övergångsperiodens slut, fortsätter att tillämpa tillräckligt höga och jämförbara standarder på området godstransport och persontransport på väg vad gäller rättvis konkurrens, inbegripet reglering av karteller, missbruk av dominerande ställning och sammanslagningar, förbud mot omotiverat statsstöd, skydd av arbetstagare och en hög trafiksäkerhetsnivå, miljöskydd och säkerhet, eller med avseende på beviljande av tillstånd för operatörer eller yrkesförarens kompetens, utbildning och medicinska kontroller. Det måste dessutom säkerställas att unionens operatörer inte diskrimineras i Förenade kungariket, vare sig rättsligt eller faktiskt. Genom den föreslagna förordningen åläggs således kommissionen (artikel 8) uppgiften att övervaka konkurrensvillkoren för, å ena sidan, vägtransportoperatörer från unionen och, å andra sidan, vägtransportoperatörer från Förenade kungariket. Kommissionen bemyndigas också att vidta nödvändiga åtgärder, i form av delegerade akter, för att säkerställa att dessa villkor vid varje tidpunkt förblir rättvisa.

Det fastställs nödvändiga förfaranden som gör det möjligt för medlemsstaterna och kommissionen att kontrollera att operatörer från Förenade kungariket som transporterar gods eller passagerare i enlighet med denna förordning licensieras eller certifieras i enlighet med relevanta standarder, att all relevant nationell lagstiftning och unionslagstiftning följs och att de beviljade rättigheterna inte överskrids.

Förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 omfattar redan den del av resan mellan en medlemsstat och ett tredjeland som utgörs av transitering genom en annan medlemsstats territorium. Det är nödvändigt att dessa förordningar även gäller för den del av resan som sker på territoriet för den medlemsstat där lastning och lossning sker för godstransport, och för den del av resan som sker på territoriet för den medlemsstat där passagerare stiger på eller stiger av när det gäller busstrafik (artikel 9). En sådan utvidgning kommer att säkerställa att operatörer från unionen kan bedriva gränsöverskridande transporter till eller från Förenade kungariket samt även ha extra hållplatser för sin busstrafik.

Det finns uttryckliga bestämmelser som ska erinra om att medlemsstaterna inte får förhandla om eller ingå bilaterala avtal om vägtransporter med Förenade kungariket i frågor som omfattas av denna förordning och att de inte heller på annat sätt får bevilja operatörer från Förenade kungariket några andra rättigheter än de som beviljas i denna förordning (artikel 5). De behöriga myndigheterna kommer att kunna samarbeta i den utsträckning som krävs för ett korrekt genomförande av förordningen (artikel 10), så att minsta möjliga störningar drabbar hanteringen av de godstransporter på väg och den busstrafik som kommer att fortsätta att tillhandahållas efter den 31 december 2020.

I artikel 11 fastställs reglerna för utövandet av den delegerade befogenhet att anta delegerade akter som tilldelats kommissionen för att säkerställa att de rättigheter som operatörer från unionen åtnjuter i Förenade kungariket är likvärdiga de som beviljas operatörer från Förenade kungariket, och att unionens transportörer inte diskrimineras i Förenade kungariket.

I artikel 12 fastställs att denna förordning ska börja att tillämpas när den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet löper ut, om ett avtal om vägtransporter med Förenade kungariket

inte har trätt i kraft, och ska upphöra att gälla senast den 30 juni 2021. Förordningen kommer att upphöra att gälla tidigare om ett avtal om vägtransporter med Förenade kungariket träder i kraft eller, i förekommande fall, tillämpas provisoriskt, före det datumet. Med undantag för de särskilda bestämmelser som gäller i Irlands gränsregion i samband med internationell linjetrafik och speciell linjetrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland, ska de bestämmelser om persontransport på väg i förordningen också upphöra att gälla tidigare, om protokollet till Interbus-överenskommelsen avseende internationell linjetrafik och internationell speciell linjetrafik för persontransport med buss träder i kraft för unionen och för Förenade kungariket.

Denna rättsakt ingår i ett åtgärds paket som kommissionen antar.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag till förordning är avsett som en speciallagstiftning för att hantera en del av följderna av att unionsbestämmelserna om godstransporter på väg och persontransporter med buss, särskilt förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009, inte längre kommer att vara tillämpliga på vägtransporter av gods och passagerare mellan, å ena sidan, Förenade kungariket och, å andra sidan unionen. De föreslagna villkoren begränsar sig till vad som är nödvändigt i detta hänseende, för att undvika oproportionerliga störningar. De är avsedda att tillämpas endast under en begränsad tid. Detta förslag är därmed helt förenligt med befintlig lagstiftning, och särskilt med förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag kompletterar unionsreglerna om godstransporter på väg, särskilt förordning (EG) nr 1072/2009, och unionsreglerna om internationell busstrafik, särskilt förordning (EG) nr 1073/2009. Det särskilda syftet med och bakgrunden till denna förordning, liksom dess unilaterala karaktär, förutsätter med nödvändighet en restriktiv hållning vid beviljandet av rättigheter, samt särskilda bestämmelser för att upprätthålla lika rättigheter och lika villkor.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORCIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Enligt artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1072/2009 och artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1073/2009 har unionen exklusiv behörighet med avseende på relevanta avtal med tredjeländer. I avsaknad av ett sådant avtal syftar denna föreslagna akt till att fastställa grundläggande förbindelser med förbehåll för att motsvarande rättigheter beviljas av Förenade kungariket. Sådana förbindelser skulle säkerställas på likvärdigt sätt för trafik till och från alla platser i unionen, vilket gör det möjligt att undvika snedvridningar på den inre marknaden.

Det krävs därför åtgärder på unionsnivå, och samma resultat skulle inte kunna uppnås genom åtgärder på medlemsstatsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses proportionerlig eftersom den gör det möjligt att undvika oproportionerligt stora störningar samtidigt som den garanterar lika konkurrensvillkor för operatörer från unionen. Bestämmelserna i förslaget är inte mer långtgående än vad som krävs för ändamålet. Detta är bland annat fallet med avseende på de förhållanden under vilka de relevanta rättigheterna beviljas, till exempel behovet av att likvärdiga rättigheter beviljas av Förenade kungariket och rättvis konkurrens, och med avseende på tidsmässig begränsning av ordningen.

- **Val av instrument**

Eftersom rättsakten reglerar frågor med nära anknytning till förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 och, liksom de förordningarna, är avsedd att säkerställa fullt harmoniserade konkurrensvillkor, bör den ha formen av en förordning. Det är också den form som är bäst lämpad sett utifrån det akuta läget/sammanhanget, eftersom den återstående tiden före övergångsperiodens slut (i avsaknad av ett avtal om godstransporter och persontransporter på väg som är tillämpligt senast den dagen) är alltför kort för att medge införlivande av bestämmelserna i ett direktiv.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Detta är inte tillämpligt eftersom detta förslag föranleds av en exceptionell, tillfällig och unik händelse, som inte har något samband med målen för den befintliga lagstiftningen.

- **Samråd med berörda parter**

De utmaningar som uppstår till följd av förhandlingarna om ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket och möjliga lösningar har tagits upp av olika berörda parter och företrädare för medlemsstaterna.

Det faktum att den övergångsperiod som fastställts i utträdesavtalet löper ut den 31 december 2020, behovet av förberedelser inför de oundvikliga förändringarna den 1 januari 2021 och eventuella ytterligare åtgärder som kan bli aktuella om ingen överenskommelse nås har diskuterats med företrädare för medlemsstaterna och olika berörda parter på vägtransportområdet i samband med övergripande och särskilda möten i Bryssel och i medlemsstaterna.

Ett gemensamt tema i de framlagda synpunkterna var behovet av att införa regler för att upprätthålla en viss grad av förbindelser på området för godstransport och persontransport på väg. När det gäller tillträde till unionens marknad för godstransporter på väg och marknad för

persontransport kan berörda parter inte vidta egna beredskapsåtgärder för att dämpa de skadliga effekterna av en eventuell avsaknad av ett partnerskapsavtal.

Medlemsstaterna har i synnerhet betonat behovet av att anta beredskapsåtgärder på EU-nivå för att säkerställa grundläggande förbindelser mellan, å ena sidan, unionen och, å andra sidan, Förenade kungariket vid avsaknad av ett avtal om gods- och persontransporter på väg. Det betonades särskilt att det multilaterala CEMT-kvotssystemet inte utgör en tillräcklig och adekvat alternativ lösning med hänsyn till dess kvantitativa och kvalitativa begränsningar.

Det betonades också att Interbus-överenskommelsen enbart omfattar tillfällig trafik och att det inte finns någon lämplig alternativ lösning för linjetrafik och speciell linjetrafik med tanke på att protokollet till Interbus-överenskommelsen om linjetrafik och speciell linjetrafik för persontransport med buss inte förväntas träda i kraft i tid för unionen och Förenade kungariket. Det särskilda behovet av gränsöverskridande busstrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland betonades också.

Dessa synpunkter har vederbörligen beaktats vid utarbetandet av förslaget.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Flera former av bedömningar av konsekvenserna av Förenade kungarikets utträde med avseende på vägtransportsektorn delgavs kommissionen av berörda aktörer.

Enligt dessa bedömningar är det enda alternativ som finns inom sektorn för godstransporter på väg, nämligen det multilaterala systemet i Europeiska transportministerkonferensen (CEMT), otillräckligt för att täcka behoven i sektorn. Bristen på tillgängliga tillstånd för 2021 skulle sannolikt orsaka betydande störningar och det bilaterala flödet av gods och passagerare på väg kan kanske inte längre tillgodoses fullt ut. Mer än 80 % av godstransporterna på väg mellan Förenade kungariket och unionen utförs för närvarande av transportföretag som är etablerade i unionen. Det ligger i unionens intresse att skapa ett regelverk som inte i onödan begränsar bilaterala godstransporter på väg.

Berörda aktörer betonade också behovet av att säkerställa kontinuitet för linjetrafik och speciell linjetrafik med buss mellan unionen och Förenade kungariket.

- **Konsekvensbedömning**

En konsekvensbedömning behövs inte eftersom situationen är exceptionell och eftersom behovet under den period under vilken Förenade kungarikets status ändras är begränsat. Det finns inga alternativa strategiska lösningar som i materiellt eller rättsligt hänseende skiljer sig från den föreslagna.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget inverkar inte på skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Inte tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Inte tillämpligt.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande vägtransporter av gods och passagerare efter slutet av den övergångsperiod som anges i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands (nedan kallade *Förenade kungariket*) utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (nedan kallat *utträdesavtalet*)³ ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135⁴ och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionsrätten fortsätter att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020. Rådet antog den 25 februari 2020 beslut (EU, Euratom) 2020/266 om bemyndigande att inleda förhandlingar med Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om ett nytt partnerskapsavtal⁵. Såsom

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

⁴ Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁵ EUT L 58, 27.2.2020, s. 53.

framgår av förhandlingsdirektiven omfattar bemyndigandet bland annat de delar som krävs för att på ett heltäckande sätt hantera relationerna med Förenade kungariket på vägtransportområdet efter övergångsperiodens slut. Det är dock osäkert om ett avtal mellan unionen och Förenade kungariket om deras framtida relationer på området gods- och persontransporter på väg kommer att ha trätt i kraft vid den periodens slut.

- (2) I slutet av övergångsperioden, och i avsaknad av särskilda bestämmelser, skulle alla rättigheter och skyldigheter som följer av unionsrätten i fråga om marknadstillträde, såsom de fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009⁶ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009⁷, upphöra att gälla, i den mån förbindelserna mellan Förenade kungariket och unionen och dess medlemsstater berörs.
- (3) I en sådan situation kommer de internationella vägtransporterna av gods och passagerare mellan unionen och Förenade kungariket att drabbas av allvarliga störningar.
- (4) Gibraltar ingår inte i denna förordnings territoriella tillämpningsområde, och hänvisningar i förordningen till Förenade kungariket inbegriper inte Gibraltar.
- (5) Europeiska transportministerkonferensens (nedan kallad *CEMT*) multilaterala kvotssystem är den enda andra tillgängliga rättsliga ram som skulle kunna utgöra en grund för godstransporter på väg mellan unionen och Förenade kungariket. På grund av det begränsade antalet tillstånd som är tillgängliga enligt *CEMT*-systemet och dess begränsade tillämpningsområde när det gäller vilka typer av vägtransporter som omfattas, är systemet för närvarande dock otillräckligt för att till fullo komma till rätta med behovet av godstransporter på väg mellan unionen och Förenade kungariket.
- (6) Allvarliga störningar förväntas också uppstå, inbegripet när det gäller den allmänna ordningen, i samband med persontransporter på väg. Efter övergångsperiodens slut är överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss (nedan kallad *Interbus-överenskommelsen*) den enda tillgängliga rättsliga ram som skulle kunna utgöra en grund för persontransporter med buss mellan unionen och Förenade kungariket. Förenade kungariket kommer att bli en enskild avtalslutande part i *Interbus-överenskommelsen* den 1 januari 2021. *Interbus-överenskommelsen* omfattar dock endast tillfällig trafik och är därför otillräcklig för att hantera de störningar i den internationella busstrafiken mellan Förenade kungariket och unionen som kommer att uppstå efter övergångsperiodens slut. Ett protokoll till *Interbus-överenskommelsen* om linjetrafik och speciell linjetrafik för persontransporter har förhandlats fram och Förenade kungariket förväntas ratificera det så snart som möjligt. Protokollet förväntas dock inte träda i kraft i tid för att erbjuda en gångbar alternativ lösning för perioden omedelbart efter övergångsperiodens slut. De tillgängliga instrumenten tillgodoser därför inte behoven av linjetrafik och speciell linjetrafik för persontransporter med buss mellan unionen och Förenade kungariket.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (7) För att förhindra allvarliga störningar, inbegripet när det gäller den allmänna ordningen, är det därför nödvändigt att fastställa en tillfällig uppsättning åtgärder som gör det möjligt för vägtransportoperatörer och busstrafikoperatörer med tillstånd från Förenade kungariket att transportera gods och passagerare på väg mellan Förenade kungariket och unionen, eller från Förenade kungarikets territorium till Förenade kungarikets territorium med transitering genom en eller flera medlemsstater. För att säkerställa en korrekt balans mellan Förenade kungariket och unionen bör de rättigheter som således medges underställas villkoret att likvärdiga rättigheter medges och vara underkastade vissa villkor som säkerställer rättvis konkurrens.
- (8) Gränsöverskridande busstrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland är särskilt viktig för människorna i gränsregionerna, och de grundläggande förbindelserna mellan samhällena inom den gemensamma resezonerna behöver därför säkerställas. Därför bör bussoperatörer från Förenade kungariket även fortsättningsvis ha rätt att låta passagerare i gränsregionerna i Irland stiga på och stiga av i samband med internationella busstransporter för passagerare mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
- (9) För att återspegla deras tillfälliga karaktär, och utan att skapa ett prejudikat, bör de åtgärder som föreskrivs i denna förordning gälla under en kort tidsperiod. När det gäller godstransporter på väg så sker tidsbegränsningen för att beakta de möjliga arrangemang för grundläggande förbindelser som ska utformas inom ramen för CEMT-systemet, utan att det påverkar ikraftträdandet av ett framtida avtal som reglerar godstransporter på väg mellan unionen och Förenade kungariket eller unionens framtida transportregler. När det gäller persontransporter med buss sker tidsbegränsningen för att protokollet till Interbus-överenskommelsen om linjetrafik och speciell linjetrafik ska hinna träda i kraft och gälla för Förenade kungariket, genom att Förenade kungariket antingen ratificerar eller ansluter sig till det protokollet, utan att det påverkar eventuella framtida överenskommelser mellan unionen och Förenade kungariket i frågan.
- (10) I enlighet med proportionalitetsprincipen i artikel 5 i EU-fördraget går inte denna förordning utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (11) Med beaktande av den brådska som föranleds av att den övergångsperiod som avses ovan löper ut bör det föreskrivas ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (12) Denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och tillämpas från och med dagen efter det att den övergångsperiod som inrättats enligt utträdesavtalet löper ut, såvida inte ett avtal som reglerar vägtransporter, ingånget med Förenade kungariket, har trätt i kraft vid den tidpunkten. Denna förordning bör upphöra att gälla från och med den dag då ett internationellt avtal om vägtransporter träder i kraft eller börjar tillämpas provisoriskt för båda parter. Med undantag för de särskilda bestämmelser som gäller i Irlands gränsregion i samband med internationell linjetrafik och speciell linjetrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland, ska rättigheten att utföra linjetrafik och speciell linjetrafik med buss upphöra att gälla den dag då protokollet till Interbus-överenskommelsen om linjetrafik och speciell

linjetrafik träder i kraft för unionen och Förenade kungariket. Denna förordning bör under alla omständigheter upphöra att gälla den 30 juni 2021.

- (13) Där så är nödvändigt för att tillgodose marknads behov, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen, i syfte att återställa likvärdigheten mellan rättigheter som unionen beviljar vägtransportoperatörer från Förenade kungariket och busstrafikoperatörer från Förenade kungariket och rättigheter som Förenade kungariket beviljar vägtransportoperatörer från unionen och busstrafikoperatörer från unionen, inklusive rättigheter som Förenade kungariket beviljar på grundval av ursprungsmedlemsstat eller rättigheter som på annat sätt inte är likvärdigt tillgängliga för alla operatörer från unionen, och i syfte att komma till rätta med fall av illojal konkurrens som skadar vägtransportoperatörer från unionen och busstrafikoperatörer från unionen.
- (14) De delegerade akterna bör vara förenliga med proportionalitetsprincipen, och deras innehåll bör därför stå i proportion till de problem som uppstår på grund av underlåtenhet att bevilja likvärdiga rättigheter eller genom orättvisa konkurrensvillkor. Kommissionen bör endast överväga att tillfälligt upphäva tillämpningen av denna förordning i mycket allvarliga fall där Förenade kungariket inte ger några likvärdiga rättigheter till vägtransportoperatörer från unionen eller busstrafikoperatörer från unionen eller om de rättigheter som ges är minimala, eller om konkurrensvillkoren för vägtransportoperatörer från Förenade kungariket eller busstrafikoperatörer från Förenade kungariket skiljer sig så mycket från villkoren för operatörer från unionen att det inte är ekonomiskt lönsamt för operatörer från unionen att tillhandahålla de aktuella tjänsterna.
- (15) Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016⁸. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter. Det bör säkerställas att sådana delegerade akter inte på ett otillbörligt sätt påverkar den inre marknads goda funktion.
- (16) För att säkerställa att de rättigheter som Förenade kungariket beviljar vägtransportoperatörer från unionen och busstrafikoperatörer från unionen, och som är likvärdiga med de rättigheter som denna förordning ger vägtransportoperatörer från Förenade kungariket och busstrafikoperatörer från Förenade kungariket, är lika tillgängliga för alla operatörer från unionen, ska tillämpningsområdet för förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009 tillfälligt utvidgas. Dessa förordningar omfattar redan den del av resan mellan en medlemsstat och ett tredjeland som utgörs av transitering genom en annan medlemsstats territorium. Det är emellertid nödvändigt att för sådana fall säkerställa att förordning (EG) nr 1072/2009 även gäller för den del av resan som sker på territoriet för den medlemsstat där lastning och lossning sker, och att förordning (EG) nr 1073/2009 gäller för den del av resan som sker på territoriet för den medlemsstat där passagerare stiger på eller stiger av. Syftet med en sådan utvidgning är att säkerställa att operatörer från unionen kan bedriva

⁸ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

gränsöverskridande transporter till eller från Förenade kungariket samt även ha extra hållplatser för att utföra persontransport.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Tillämpningsområde

I denna förordning fastställs tillfälliga bestämmelser för godstransporter på väg samt tillhandahållande av persontrafik i form av linjetrafik och speciell linjetrafik med buss mellan unionen och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland (nedan kallat *Förenade kungariket*) efter slutet av den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet.

Artikel 2
Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) fordon:
 - (a) när det gäller godstransport, ett motorfordon som är registrerat i Förenade kungariket, eller en fordonskombination i vilken åtminstone motorfordonet är registrerat i Förenade kungariket, som uteslutande används för godstransport, och som antingen tillhör företaget, har köpts av företaget på kredit eller har hyrts in, i det senare fallet under förutsättning att fordonet uppfyller villkoren i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG⁹;
 - (b) när det gäller persontransport, en buss.
- (2) tillåten transport av gods:
 - (a) en transport med last som företas med ett fordon från unionens territorium till Förenade kungarikets territorium eller omvänt, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
 - (b) en transport med last som företas med ett fordon från Förenade kungarikets territorium till Förenade kungarikets territorium, med transitering genom unionens territorium,
 - (c) en transport utan last i samband med transport av det slag som avses i leden a och b.
- (3) tillåten persontransport med buss:
 - (a) en transport som företas med en buss i syfte att tillhandahålla persontransport från unionens territorium till Förenade kungarikets territorium eller omvänt, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (EUT L 33, 4.2.2006, s. 82).

- (b) en transport som företas med en buss i syfte att tillhandahålla persontransport från Förenade kungarikets territorium till Förenade kungarikets territorium, med transitering genom unionens territorium,
 - (c) en transport utan passagerare i samband med transport av det slag som avses i leden a och b,
 - (d) passagerares på- och avstigning i Irlands gränsregion inom ramen för internationell linjetrafik och speciell linjetrafik mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
- (4) *Irlands gränsregion*: de grevskap i Irland som ligger utefter landgränsen mellan Irland och Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
 - (5) *vägtransportoperatör från unionen*: ett företag som utför godstransporter på väg och som innehar ett giltigt gemenskapstillstånd i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009.
 - (6) *vägtransportoperatör från Förenade kungariket*: ett företag som är etablerat i Förenade kungariket och som har tillstånd att utföra godstransporter på väg och innehar ett giltigt tillstånd för internationella transporter som omfattar tillåten transport av gods.
 - (7) *tillstånd från Förenade kungariket*: när det gäller en vägtransportoperatör från Förenade kungariket, ett tillstånd som utfärdas av Förenade kungariket för internationella transporter och som omfattar tillåten transport av gods; när det gäller en busstrafikoperatör från Förenade kungariket, ett tillstånd som utfärdas av Förenade kungariket för internationella transporter och som omfattar tillåten persontransport med buss.
 - (8) *buss*: ett fordon som är registrerat i Förenade kungariket och som genom sin konstruktion och utrustning är lämpligt och avsett för transport av mer än nio passagerare inklusive föraren.
 - (9) *linjetrafik*: persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.
 - (10) *speciell linjetrafik*: linjetrafik, oavsett vem som bedriver den, för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare.
 - (11) *busstrafikoperatör från unionen*: ett företag som utför persontransporter med buss och som innehar ett giltigt gemenskapstillstånd i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 1073/2009.
 - (12) *busstrafikoperatör från Förenade kungariket*: ett företag som är etablerat i Förenade kungariket och som har tillstånd att utföra persontransporter med buss och innehar ett giltigt tillstånd för internationella transporter som omfattar tillåten persontransport med buss.
 - (13) *operatör*: antingen en vägtransportoperatör eller en busstrafikoperatör.

- (14) *konkurrenslagstiftning*: lagstiftning som behandlar följande typer av företeelser, i den mån de kan påverka godstransporter på väg eller busstrafik:
- (a) Företeelser som innebär
 - i) överenskommelser mellan vägtransportoperatörer respektive busstrafikoperatörer, beslut av sammanslutningar av vägtransportoperatörer eller busstrafikoperatörer och samordnade förfaranden som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen,
 - ii) en eller flera vägtransportoperatörers eller busstrafikoperatörers missbruk av en dominerande ställning,
 - iii) åtgärder som Förenade kungariket vidtar eller upprätthåller i fråga om offentliga företag och företag som Förenade kungariket beviljar särskilda eller exklusiva rättigheter, och som står i strid med led i eller ii.
 - (b) Företagskoncentrationer mellan vägtransportoperatörer respektive busstrafikoperatörer som väsentligt hindrar effektiv konkurrens, särskilt genom att upprätta eller förstärka en dominerande ställning.
- (15) *stöd*: alla finansiella bidrag som av staten eller andra offentliga organ, oavsett nivå, beviljas en operatör och som innebär en förmån, inbegripet
- (a) direkt överföring av medel, såsom bidrag, lån eller tillskott av eget kapital, en potentiell direkt överföring av medel och övertagande av åtaganden, t.ex. genom lånegarantier, kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,
 - (b) efterskänkande av eller avstående från att driva in belopp som normalt skulle tas ut,
 - (c) tillhandahållande av andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller förvärv av varor eller tjänster,
 - (d) betalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrag åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som avses i leden a, b och c, vilka normalt ligger inom statens eller andra offentliga organs ansvarsområde, och förfarandet i praktiken inte skiljer sig från de offentliga myndigheternas normala praxis.
- Ingen förmån ska anses vara ett finansiellt bidrag från staten eller ett annat offentligt organ om en privat marknadsaktör som endast drivs av vinstintresse, i samma situation som det offentliga organet i fråga, skulle ha lämnat motsvarande finansiella bidrag.
- (16) *oberoende konkurrensmyndighet*: en myndighet som ansvarar för tillämpningen och genomdrivandet av konkurrenslagstiftning samt för kontrollen av stöd, och uppfyller följande villkor:
- (a) Myndigheten är operativt oberoende och på lämpligt sätt försedd med nödvändiga resurser för att utföra sina uppgifter.

- (b) Myndigheten har vid utförandet av sina uppgifter och utövandet av sina befogenheter nödvändiga garantier för oberoende från politisk eller annan yttre påverkan och agerar opartiskt.
 - (c) Myndighetens beslut kan bli föremål för rättslig prövning.
- (17) *diskriminering*: särbehandling av alla slag utan objektiv motivering, när det gäller leverans av gods eller tillhandahållande av tjänster, inbegripet offentliga tjänster, som används för att utföra godstransporter på väg eller busstrafik, eller när det gäller hur de hanteras av offentliga myndigheter som är av relevans för sådana tjänster.
- (18) *unionens territorium*: medlemsstaternas territorier där EU-fördraget och EUF-fördraget är tillämpliga, i enlighet med de villkor som fastställs i dessa fördrag.

Artikel 3

Rätt att utföra tillåten transport av gods

1. Vägtransportoperatörer från Förenade kungariket får, på de villkor som fastställs i denna förordning, utföra tillåten transport av gods.
2. Tillåten transport av gods av följande slag får utföras av fysiska eller juridiska personer som är etablerade i Förenade kungariket, utan att det krävs ett tillstånd.
 - (a) Posttransport som utförs inom ramen för allmännyttiga tjänster.
 - (b) Transport av skadade eller trasiga fordon.
 - (c) Godstransport med motorfordon vars högsta tillåtna totala vikt, inbegripet släp, inte överstiger 3,5 ton.
 - (d) Transport av läkemedel, medicinsk apparatur och medicinsk utrustning samt av andra artiklar som behövs vid hjälp vid olycksfall, i synnerhet i samband med naturkatastrofer.
 - (e) Godstransport under förutsättning att
 - i) det transporterade godset är företagets egendom eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts in, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget,
 - ii) syftet är att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk,
 - iii) de motorfordon som används för sådana transporter körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter,
 - iv) de motorfordon som används för transporten tillhör företaget, har köpts på kredit eller hyrts in av företaget, under förutsättning att de i det senare fallet uppfyller de villkor som fastställs i direktiv 2006/1/EG, och

- v) sådana transporter endast utgör sidoverksamhet inom företagets verksamhet.

Artikel 4

Rätt att bedriva linjetrafik och speciell linjetrafik med buss

1. Busstrafikoperatörer från Förenade kungariket får, i enlighet med de villkor som fastställs i denna förordning, utföra en tillåten persontransport med buss som utgör linjetrafik eller speciell linjetrafik.
2. Busstrafikoperatörer från Förenade kungariket ska ha ett tillstånd som utfärdades före den dag då denna förordning började tillämpas i enlighet med artiklarna 6–11 i förordning (EG) nr 1073/2009 för att yrkesmässigt bedriva tillåten linjetrafik och speciell linjetrafik med buss.
3. De tillstånd som förblir giltiga enligt punkt 2 i denna artikel får fortsätta att användas för de syften som specificeras i punkt 1 i denna artikel om de har förnyats på samma villkor, eller ändrats endast när det gäller hållplatser, avgifter eller tidtabell, och med förbehåll för de bestämmelser och förfaranden som anges i artiklarna 6–11 i förordning (EG) nr 1073/2009, för en period som inte sträcker sig längre än till och med den 30 juni 2021.
4. Tillåten persontransport med buss av följande slag får utföras av fysiska eller juridiska personer som är etablerade i Förenade kungariket för icke-kommersiella och icke vinstdrivande syften utan att det krävs tillstånd om
 - (a) transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för den fysiska eller juridiska personen, och
 - (b) de fordon som används ägs eller har köpts på kredit eller hyrts med långtidskontrakt av den fysiska eller juridiska personen samt framförs av en anställd hos den personen eller av den fysiska personen själv eller av personal som är anställd hos företaget eller ställts till företagets förfogande enligt en avtalsförpliktelse.

Denna transportverksamhet ska undantas från alla tillståndssystem inom unionen, förutsatt att den person som bedriver verksamheten innehar ett nationellt tillstånd som utfärdades före den första dagen för tillämpning enligt artikel 12.2 första stycket i denna förordning, i enlighet med artikel 3.2 i förordning (EG) nr 1073/2009.

5. Ett byte av fordon eller ett avbrott i resan för att en del av den ska kunna genomföras med ett annat transportmedel påverkar inte tillämpningen av denna förordning.

Artikel 5

Bilaterala avtal eller överenskommelser

Medlemsstaterna får inte förhandla eller ingå bilaterala avtal eller överenskommelser med Förenade kungariket om frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

Utan att det påverkar befintliga multilaterala överenskommelser, får de inte på annat sätt bevilja vägtransportoperatörer från Förenade kungariket eller busstrafikoperatörer från Förenade kungariket andra rättigheter än de som beviljas i denna förordning.

Artikel 6 *Sociala och tekniska regler*

Under tillåten transport av gods och tillåten persontransport med buss i enlighet med denna förordning ska följande regler följas:

- (a) När det gäller mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG¹⁰.
- (b) När det gäller viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, kraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006¹¹.
- (c) När det gäller färdskrivare vid vägtransporter, kraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014¹².
- (d) När det gäller förares grundläggande kompetens och fortbildning, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG¹³.
- (e) När det gäller största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med rådets direktiv 96/53/EG¹⁴.
- (f) När det gäller montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med rådets direktiv 92/6/EEG¹⁵.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

¹⁴ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

¹⁵ Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 2.3.1992, s. 27).

- (g) När det gäller obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med rådets direktiv 91/671/EEG¹⁶.
- (h) När det gäller om utstationering av arbetstagare, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG¹⁷.
- (i) När det gäller passagerares rättigheter, kraven enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011¹⁸.

Artikel 7
Likvärdiga rättigheter

1. Kommissionen ska övervaka de rättigheter som Förenade kungariket beviljar vägtransportoperatörer och busstrafikoperatörer från unionen och villkoren för utövandet av dessa rättigheter.
2. Om kommissionen fastställer att de rättigheter som Förenade kungariket beviljar vägtransportoperatörer från unionen eller busstrafikoperatörer från unionen inte, rättsligt eller faktiskt, motsvarar dem som beviljas operatörer från Förenade kungariket i enlighet med denna förordning, eller att dessa rättigheter inte är lika tillgängliga för alla vägtransportoperatörer från unionen eller busstrafikoperatörer från unionen, ska den utan dröjsmål och för att återställa likvärdigheten anta delegerade akter i enlighet med artikel 11, i syfte att
 - (a) tillfälligt upphäva tillämpningen av artikel 3.1 och 3.2 eller artikel 4.1–4.4 om inga likvärdiga rättigheter beviljas operatörer från unionen eller om rättigheter som beviljas är minimala,
 - (b) fastställa gränsvärden för den högsta tillåtna kapacitet som är tillgänglig för vägtransportoperatörer från Förenade kungariket och busstrafikoperatörer från Förenade kungariket eller för det högsta antal resor de har rätt att göra eller för båda dessa aspekter, eller
 - (c) anta operativa begränsningar för fordonstyper eller trafikvillkor.

Artikel 8
Rättvis konkurrens

1. Kommissionen ska övervaka de villkor enligt vilka operatörer från unionen konkurrerar med operatörer från Förenade kungariket vad gäller sådant

¹⁶ Rådets direktiv 91/671/EEG av den 16 december 1991 om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon (EGT L 373, 31.12.1991, s. 26).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 1).

tillhandahållande av godstransporttjänster på väg och busstrafik som omfattas av denna förordning.

2. Om kommissionen fastställer att, som en följd av någon av de situationer som avses i punkt 3 i denna artikel, de villkor som avses i punkt 1 i denna artikel är märkbart mindre gynnsamma än de som gäller för operatörer från Förenade kungariket, ska kommissionen utan dröjsmål och i syfte att komma till rätta med situationen anta delegerade akter i enlighet med artikel 11, i syfte att
 - (a) tillfälligt upphäva tillämpningen av artikel 3.1 och 3.2 eller artikel 4.1–4.4 när konkurrensvillkoren för vägtransportoperatörer från Förenade kungariket och busstrafikoperatörer från Förenade kungariket skiljer sig så mycket från dem som gäller för operatörer från unionen att det inte är ekonomiskt lönsamt för de senare att tillhandahålla tjänster,
 - (b) fastställa gränsvärden för den högsta tillåtna kapacitet som är tillgänglig för vägtransportoperatörer från Förenade kungariket och busstrafikoperatörer från Förenade kungariket eller för det högsta antal resor de har rätt att göra eller för båda dessa aspekter, eller
 - (c) anta operativa begränsningar för fordonstyper eller trafikvillkor.
3. De delegerade akter som avses i punkt 2 ska, på de villkor som specificeras i den punkten, antas för att åtgärda följande situationer:
 - (a) Förenade kungarikets beviljande av stöd.
 - (b) Förenade kungarikets underlåtenhet att införa eller att effektivt tillämpa konkurrenslagstiftning.
 - (c) Förenade kungarikets underlåtenhet att inrätta eller upprätthålla en oberoende konkurrensmyndighet.
 - (d) Förenade kungarikets tillämpning av standarder när det gäller skydd av arbetstagare, säkerhet eller miljö som ligger under den nivå som fastställs i unionsrätten eller, i avsaknad av tillämpliga bestämmelser i unionsrätten, som ligger under den nivå som tillämpas av alla medlemsstater eller, under alla omständigheter, ligger under relevanta internationella standarder.
 - (e) Förenade kungarikets tillämpning av standarder när det gäller beviljande av tillstånd till vägtransportoperatörer eller busstrafikoperatörer som ligger under den nivå som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009.
 - (f) Förenade kungarikets tillämpning av standarder för yrkesförarens kompetens och utbildning som ligger under den nivå som anges i direktiv 2003/59/EG.
 - (g) Förenade kungarikets tillämpning av vägavgifter och skatteregler som avviker från bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹⁹.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

(h) Alla former av diskriminering av operatörer från unionen.

4. Vid tillämpningen av punkt 1 får kommissionen begära information från de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket eller från operatörer från Förenade kungariket. Om de inte tillhandahåller den begärda informationen inom den tidsfrist som kommissionen fastställt, eller tillhandahåller ofullständig information, får kommissionen vidta åtgärder i enlighet med punkt 2.

Artikel 9

Utvidgning av förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009

1. Vid godstransporter mellan unionens territorium och Förenade kungarikets territorium som utförs av vägtransportoperatörer från unionen vilka är beroende av rättigheter som beviljas av Förenade kungariket, i enlighet med artikel 7 i denna förordning, och som är likvärdiga med de rättigheter som beviljas genom denna förordning, ska förordning (EG) nr 1072/2009 gälla för den del av resan som sker på den medlemsstats territorium där lastning och lossning sker.
2. Vid persontransporter mellan unionens territorium och Förenade kungarikets territorium som utförs av busstrafikoperatörer från unionen vilka är beroende av rättigheter som har beviljats av Förenade kungariket, i enlighet med artikel 7 i denna förordning, och som är likvärdiga med de rättigheter som beviljas genom denna förordning, ska förordning (EG) nr 1073/2009 gälla för den del av resan som sker på den medlemsstats territorium där passagerare stiger på eller stiger av.

Artikel 10

Samråd och samarbete

1. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska samråda och samarbeta med de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket för att säkerställa genomförandet av denna förordning.
2. Medlemsstaterna ska på begäran och utan onödigt dröjsmål tillhandahålla kommissionen all information som erhållits i enlighet med punkt 1 i den här artikeln eller all annan information som är relevant för tillämpningen av artiklarna 7 och 8.

Artikel 11

Utövande av delegeringen

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 7.2 och 8.2 ska ges till kommissionen till och med den 30 juni 2021.
2. Innan kommissionen antar en delegerad akt enligt artikel 7.2 eller 8.2 ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i överensstämmelse med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
3. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

Artikel 12
Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Denna förordning ska tillämpas från och med dagen efter den dag då unionsrätten upphör att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artiklarna 126 och 127 i utträdesavtalet.

Den ska dock inte tillämpas om ett internationellt avtal om vägtransporter, som ingåtts mellan unionen och Förenade kungariket, har trätt i kraft vid den tidpunkten.

3. Denna förordning ska upphöra att gälla dagen för ikraftträdandet av eller, allt efter omständigheterna, dagen för den provisoriska tillämpningen av ett internationellt avtal om vägtransporter som ingåtts mellan unionen och Förenade kungariket.

Med undantag för persontransport med buss enligt artikel 2.3 d, ska de bestämmelser i denna förordning som är tillämpliga på persontransport med buss upphöra att gälla den dag då protokollet till Interbus-överenskommelsen avseende internationell linjetrafik och speciell linjetrafik med buss träder i kraft för unionen och för Förenade kungariket.

4. Denna förordning ska under alla omständigheter upphöra att gälla senast den 30 juni 2021.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande