



Bruxelles, den 19.12.2018  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om fælles regler til sikring af basal konnektivitet i vejgodstransporten med henblik på  
Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

(EØS-relevant tekst)

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### • Forslagets begrundelse og formål

Den 29. marts 2017 meddelte Det Forenede Kongerige sin beslutning om at udtræde af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union. Det betyder, at hvis udtrædelsesaftalen<sup>1</sup> ikke ratificeres, ophører Unionens primære og afledte ret med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige fra den 30. marts 2019 ("udtrædelsesdatoen"). Det Forenede Kongerige vil derefter være et tredjeland.

I Unionen reguleres friheden for medlemsstaternes transportvirksomheder (EU-transportvirksomheder) til at udøve international godskørsel primært på grundlag af forordning (EF) nr. 1072/2009<sup>2</sup>, ved hvilken der er fastsat fælles regler for adgang til henholdsvis udøvelse af vejtransporterhvervet og markedet for international godskørsel.

Hvis der ikke foreligger en udtrædelsesaftale, vil vejgodstransporttjenester mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne ophøre med at være reguleret ved nævnte forordninger efter udtrædelsen. Det vil resultere i, at fællesskabstilladelser udstedt af Det Forenede Kongerige til transportvirksomheder indtil udtrædelsesdatoen bliver ugyldige, og at indehavere af sådanne tilladelser mister adgangen til Unionens marked for godskørsel. Tilsvarende vil EU-transportvirksomheder, som udøver deres erhverv på grundlag af de eksisterende fællesskabstilladelser, miste deres automatiske adgang til Det Forenede Kongeriges marked for vejgodstransport.

Deraf følger, at hvis der ikke foreligger en udtrædelsesaftale, vil der fra den 30. marts 2019 ikke være noget grundlag i EU-retten for transportvirksomheders levering af vejgodstransporttjenester mellem Det Forenede Kongerige og medlemsstaterne. Den Europæiske Transportministerkonferences (CEMT) multilaterale kvotesystem vil blive den eneste retlige ramme, som den fortsatte levering af sådanne tjenesteydelser kan baseres på, for så vidt som transportvirksomheden er i besiddelse af en CEMT-tilladelse. Et køretøj, der er udstyret med en CEMT-tilladelse, kan transportere gods mellem alle 43 lande, der deltager i systemet, heriblandt 26 af EU-27-medlemsstaterne (alle undtagen Cypern), Det Forenede Kongerige og 16 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 de fordeles på nationalt plan af de kompetente myndigheder i hver medlemsstat. Tilladelser for 2019 er allerede udstedt, og antallet af dem kan ikke øges med kort frist. CEMT-kvoter fastsættes årligt, og enhver ændring af antallet af tilladelser, der tildeles et CEMT-land, skal vedtages enstemmigt af alle CEMT-landene.

F.eks. gives der i 2019 årlige tilladelser til 23 252 køretøjer, der er registreret i EU-27. Derudover gives der 984 årlige tilladelser til Det Forenede Kongerige og 23 472 årlige tilladelser til køretøjer fra andre lande, der deltager i systemet. I betragtning af omfanget af vejgodstransporttjenesterne og det gods, som transporteres ad landevej mellem Det Forenede

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> 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).

Kongerige og medlemsstaterne (ca. 50 millioner ton i 2017, heraf ca. 30 millioner ton fra EU-27 til Det Forenede Kongerige og ca. 20 millioner ton fra Det Forenede Kongerige til EU-27) er det tydeligt, 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 udtrædelsen, hvis der ikke foreligger en udtrædelsesaftale. Med henblik på at sikre basal konnektivitet bør Unionen og medlemsstaterne arbejde på at sikre, at et tilstrækkeligt antal tilladelser er tilgængelige inden for CEMT-systemet.

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

Det er derfor hensigtsmæssigt, at Unionen vedtager midlertidige og tidsbegrænsede beredskabsforanstaltninger for at afbøde for sådanne potentielt forstyrrende virkninger for konnektiviteten.

Kommissionen anførte i sin meddelelse "Forberedelse af Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union den 30. marts 2019: en beredskabshandlingsplan" af 13. november 2018<sup>3</sup>, at Kommissionen agtede at foreslå en række beredskabsforanstaltninger for at tage højde for den mulighed, at Det Forenede Kongerige kan træde ud af Unionen uden en udtrædelsesaftale. For så vidt angår vejtransport, påpegede Kommissionen i meddelelsen, at CEMT-tilladelser kun ville give mulighed for væsentlig mindre trafik end den, der i dag finder sted mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.

Det Europæiske Råd (artikel 50) gentog den 13. december 2018 sin opfordring til at intensivere arbejdet med at forberede sig på alle niveauer på konsekvenserne af Det Forenede Kongeriges udtræden, idet der tages højde for alle mulige udfald. Denne retsakt indgår i en pakke af foranstaltninger, som Kommissionen vedtager som svar på denne opfordring.

Formålet med nærværende forslag er således at fastsætte midlertidige foranstaltninger til regulering af vejgodstransporten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige som følge af sidstnævntes udtræden af Unionen (artikel 1). Disse foranstaltninger har til formål at opretholde basal konnektivitet i en strengt tidsbegrænset periode (artikel 9).

Ved den foreslåede forordning fastsættes først og fremmest (artikel 3) den ensidige tildeling af rettigheder til bilateral transport til transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, så disse fortsat kan transportere gods mellem de respektive områder.

De rettigheder, der tildeles til transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, tildeles på betingelse af, at de er i overensstemmelse med den relevante EU-ret gældende for vejgodstransport (artikel 4), og at Det Forenede Kongerige tildeler tilsvarende rettigheder til EU-transportvirksomheder. Ved den foreslåede forordning fastsættes en mekanisme (artikel 5) til sikring af, at de rettigheder, som EU-transportvirksomheder nyder godt af i Det Forenede Kongerige, svarer til de rettigheder, som tildeles til transportvirksomheder 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 transportvirksomheder fra Det Forenede

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

Kongerige, eller af antallet af kørsler eller af begge. Kommissionens vurdering af ækvivalensniveauet og vedtagelsen af afhjælpende foranstaltninger er ikke udelukkende knyttet til streng formel sammenhæng mellem de to retsordener. Dette skyldes de markante forskelle mellem de respektive markeder og har til formål at undgå en tilgang, hvorved der udelukkende ses på, hvorvidt de to retssystemer fuldstændig modsvarer hinanden, hvilket i sidste ende kunne vise sig ikke at være i Unionens interesse.

Selv om den foreslåede forordning har til formål midlertidigt at sikre basal konnektivitet for vejgodstransport, fastsætter den en fleksibel mekanisme til at sikre, at EU-transportvirksomheder kan nyde godt af rimelige og lige muligheder for at konkurrere med transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, når Det Forenede Kongerige ikke længere er bundet af EU-retten. Sikring af lige konkurrencevilkår kræver, at Det Forenede Kongerige, også efter udtrædelsen, fortsætter med at anvende tilstrækkeligt høje og sammenlignelige standarder inden for vejgodstransport, for så vidt angår: fair konkurrence, herunder regulering af karteller, af misbrug af dominerende stilling og af fusioner forbud mod uberettigede statstilskud beskyttelse af arbejdstagerne og et højt niveau af færdselssikkerhed beskyttelse af miljøet sikkerhed eller i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transportvirksomheder eller kvalificering, uddannelse og lægeundersøgelser af erhvervschauffører. Desuden er det nødvendigt at sikre, at EU-transportvirksomheder ikke udsættes for forskelsbehandling i Det Forenede Kongerige, hverken retligt og faktisk. Ved den foreslåede forordning får Kommissionen (artikel 6) således til opgave at overvåge konkurrencevilkårene mellem EU-transportvirksomheder og transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige og bemyndiges til at træffe de foranstaltninger, ved hjælp af delegerede retsakter, 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 transportvirksomheder, der kører gods ind i Unionen i henhold til denne forordning, har tilladelse eller licens fra Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med de relevante standarder, at al relevant national lovgivning og EU-lovgivning overholdes, og at de tildelte rettigheder ikke overskrides.

Der gøres endnu engang udtrykkeligt opmærksom på, at medlemsstaterne ikke må forhandle om eller indgå bilaterale aftaler med Det Forenede Kongerige om spørgsmål, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, og at de ikke på anden måde må tildele transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige rettigheder i forbindelse med vejgodstransport udover dem, der tildeles ved denne forordning (artikel 3). I desto mindre kan de respektive kompetente myndigheder samarbejde i det omfang, det er nødvendigt, for at sikre korrekt gennemførelse af forordningen (artikel 7), så forvaltningen af vejgodstransporttjenester, som efter Det Forenede Kongeriges udtræden vil fortsætte på grundlag af denne forordning, forstyrres mindst muligt.

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

Denne foreslåede forordning er tænkt som en *lex specialis*, som skal håndtere visse følger af, at de EU-regler, der regulerer vejgodstransport, særlig forordning (EF) nr. 1072/2009, ikke længere finder anvendelse på vejgodstransporten mellem Det Forenede Kongerige og de resterende medlemsstater fra Det Forenede Kongeriges udtræden, og for så vidt der ikke foreligger en udtrædelsesaftale. De foreslåede betingelser er begrænset til, hvad der er nødvendigt i denne henseende for at undgå uforholdsmæssige forstyrrelser, herunder hvad angår den offentlige orden, De skal kun gælde i en begrænset periode. Dette forslag er derfor i fuld overensstemmelse med gældende lovgivning, særlig forordning (EF) nr. 1072/2009.

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

Dette forslag supplerer de EU-regler, som regulerer vejgodstransporten, særlig forordning (EF) nr. 1072/2009. 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 PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Denne artikel udgør grundlaget for vedtagelse af EU-lovgivningen vedrørende bl.a.: i) fælles regler for international transport til eller fra en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder (TEUF, artikel 91, stk. 1, litra a)) og ii) de betingelser, på hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (TEUF, artikel 91, stk. 1, litra b)

- **Nærhedsprincippet**

Artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009 indeholder kompetenceforbehold til fordel for Unionen for så vidt angår relevante aftaler med tredjelande. I mangel af en sådan aftale vil basal konnektivitet blive fastsat ved denne foreslåede retsakt 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. Derfor er tiltag på EU-plan absolut nødvendige, og resultatet kan ikke opnås gennem tiltag på medlemsstatsplan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede forordning anses for at være hensigtsmæssig, da den gør det muligt at undgå uforholdsmæssige forstyrrelser på en måde, der også sikrer lige konkurrencevilkår for EU-transportvirksomheder. 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 spørgsmål, der er tæt forbundet med forordning (EU) nr. 1072/2009, og da den, ligesom nævnte forordning, har til formål at sikre fuldt ud harmoniserede konkurrencevilkår, bør den udformes som en forordning. Denne form passer desuden bedst til situationens/kontekstens hastende karakter, da der er for kort tid inden udtrædelsen (hvis en udtrædelsesaftale ikke indgås) til at gennemføre bestemmelserne i et direktiv.

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

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

Dette er ikke relevant grundet den ekstraordinære, midlertidige og enkeltstående karakter af den begivenhed, som nødvendiggør dette forslag, og som ikke vedrører formålet med gældende lovgivning.

- **Høringer af interesserede parter**

Flere interessenter og repræsentanter for medlemsstaterne har gjort opmærksom på udfordringerne i forbindelse med Det Forenede Kongeriges udtræden af EU og de mulige løsninger.

Et gennemgående tema i de fremlagte synspunkter var behovet for reguleringsindgreb for at fastholde en vis grad af konnektivitet, når det drejer sig om vejgodstransport. For så vidt angår adgangen til Unionens marked for godskørsel, er interessenterne ikke i stand til at træffe deres egne beredskabsforanstaltninger med henblik på at afbøde for de skadelige virkninger af, at der muligvis ikke vil foreligge en udtrædelsesaftale.

Den 29. november 2018 organiserede Kommissionen workshop for EU-27 om beredskab inden for rammerne af Rådets artikel 50-arbejdsgruppe. Her understregede repræsentanterne for medlemsstaterne særlig nødvendigheden af at træffe forholdsregler på EU-plan for at sikre basal konnektivitet mellem EU-27 og Det Forenede Kongerige, hvis der ikke foreligger en udtrædelsesaftale. Der blev særlig peget på, at CEMT's multilaterale kvotesystem ikke udgør en tilstrækkelig og hensigtsmæssig alternativ mulighed i betragtning af systemets kvantitative og kvalitative begrænsninger.

Der er taget behørigt hensyn til disse kommentarer under udarbejdelse af forslaget.

- **Ekspertbistand**

De relevante interessenter gav Kommissionen adskillige former for vurderinger for af følgerne af Det Forenede Kongeriges udtræden for vejgodstransportsektoren. 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 2019 (se ovenfor) ville sandsynligvis forårsage alvorlige forstyrrelser, og den bilaterale strøm af gods, som transporteres ad landevej (ca. 50 millioner ton årligt) ville muligvis ikke blive dækket fuldt ud. Over 80 % af godskørslen mellem Det Forenede Kongerige og EU-27 udføres i øjeblikket af transportvirksomheder, der er etableret i EU-27. Det er i EU-27's interesse at oprette en ramme, som ikke i urimelig grad begrænser den bilaterale godskørsel.

- **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**

Forslaget 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 vejgodstransporten med henblik på  
Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Unionen**

(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, og  
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 Udvalg<sup>4</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>5</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtning[er]:

- (1) Den 29. marts 2017 meddelte Det Forenede Kongerige sin beslutning om at udtræde af Unionen i henhold til artikel 50 i traktaten om Den Europæiske Union. Traktaterne ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige fra ikrafttrædelsesdatoen for en udtrædelsesaftale eller, hvis en sådan aftale udebliver, to år efter nævnte meddelelse, dvs. fra den 30. marts 2019, medmindre Det Europæiske Råd efter aftale med Det Forenede Kongerige enstemmigt beslutter at forlænge denne periode.
- (2) Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen ville, i forholdet til de resterende 27 medlemsstater og i manglen på særlige bestemmelser, ophæve alle rettigheder og forpligtelser affødt af EU-retten med hensyn til markedsadgang, som fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009<sup>6</sup>.
- (3) 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 efter udtrædelsesdatoen. 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.

---

<sup>4</sup> EUT C af , s. .

<sup>5</sup> EUT C af [...], s. .

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



- (4) 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 transportvirksomheder med tilladelser fra Det Forenede Kongerige at udføre transportere gods ad vej mellem Det Forenede Kongeriges område og de resterende 27 medlemsstater. For at sikre en passende ligevægt mellem Det Forenede Kongerige og de resterende medlemsstater bør de rettigheder, der tildeles, således være betinget af tildeling af tilsvarende rettigheder og være genstand for visse betingelser til sikring af fair konkurrence.
- (5) For at afspejle deres midlertidige karakter bør rækken af midlertidige foranstaltninger begrænses til en kort periode, således at de nødvendige foranstaltninger til sikring af basal konnektivitet kan træffes i CEMT-systemet, og bør ikke berøre den mulige forhandling om og ikrafttræden af en fremtidig aftale, der omfatter vejgodstransport mellem Unionen og Det Forenede Kongerige.
- (6) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målet.
- (7) Denne forordning bør træde i kraft hurtigst muligt og gælde fra dagen efter den dag, hvor traktaterne ophører med at finde anvendelse på og i Det Forenede Kongerige, medmindre en udtrædelsesaftale med Det Forenede Kongerige er trådt i kraft på denne dato.
- (8) Hvis det er nødvendigt for at imødekomme markedsbehovene, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for at genskabe de lige rettigheder, som Unionen tildeler transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, for EU-transportvirksomheder, og for at afhjælpe forekomster af illoyal konkurrence til skade for EU-transportvirksomheder. Det er 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 om bedre lovgivning af 13. april 2016. 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 en sådan delegeret retsakt ikke har en urimelig indvirkning på det indre markeds funktion —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

### *Artikel 1*

#### **Anvendelsesområde**

Ved denne forordning fastsættes midlertidige foranstaltninger til regulering af vejgodstransporten mellem Unionen og Det Forenede Kongerige som følge af sidstnævntes udtræden af Unionen.

## Artikel 2

### Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) "køretøj": 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. Køretøjet kan tilhøre virksomheden eller være købt af denne på kredit eller være lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at det opfylder betingelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF<sup>7</sup>
- (2) "bilateral transport":
  - (a) kørsel med et læsset køretøj, hvor afgangsstedet og ankomststedet befinder sig i henholdsvis Unionen og Det Forenede Kongerige, med eller uden transit gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
  - (b) kørsel uden last i forbindelse med de former for transport, der er nævnt i litra a)
- (3) "EU-transportvirksomhed": en virksomhed, som udfører vejgodstransport, og som er indehaver af en fællesskabstilladelse i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EF) nr. 1072/2009
- (4) "transportvirksomhed fra Det Forenede Kongerige": en virksomhed, som er etableret i Det Forenede Kongerige, som har tilladelse til at udføre vejgodstransport, og som er indehaver af en tilladelse fra Det Forenede Kongerige
- (5) "tilladelse fra Det Forenede Kongerige": en tilladelse udstedt af Det Forenede Kongerige i forbindelse med international transport, herunder bilateral transport
- (6) "konkurrenceregler": lovgivning, der vedrører følgende typer adfærd, i den udstrækning de påvirker vejgodstransporttjenester:
  - (a) Denne adfærd består i:
    - i) indgåelse af aftaler mellem transportvirksomheder, beslutninger truffet af sammenslutninger af transportvirksomheder og samordnet praksis, som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen
    - ii) en eller flere transportvirksomheders 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) samt
  - (b) fusioner og virksomhedsovertagelser mellem transportvirksomheder, der medfører en væsentlig hindring af konkurrencen, specielt som følge af dannelse eller styrkelse af en dominerende stilling
- (7) "støtte": ethvert økonomisk bidrag, som tildeles til en transportvirksomhed af regeringen eller et andet offentligt organ på et hvilket som helst niveau, som giver modtageren en fordel, og som omfatter:

<sup>7</sup> 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).

- (a) direkte overførsel af midler, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler, overtagelse af passiver, f.eks. 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 eller
- (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 typer funktioner, som normalt ville påhvile regeringen eller det andet offentlige organ og i praksis ikke afviger reelt 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 rentabilitetsudsigter, i samme situation som det pågældende offentlige organ ville have ydet det samme finansielle bidrag

- (8) "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 behørigt udstyret med de ressourcer, der er nødvendige for at udføre dens opgaver
  - (b) ved udførelsen af sine opgaver garanteres myndigheden den nødvendige uafhængighed af politisk eller anden udefrakommende indblanding og handler upartisk og
  - (c) myndighedens afgørelser er genstand for domstolskontrol
- (9) "forskelsbehandling": sontring i enhver form uden objektiv begrundelse med hensyn til levering af varer eller tjenester, herunder offentlig tjeneste, som benyttes til at levere vejgodstransporttjenester, eller med hensyn til offentlige myndigheders behandling af disse i henseende til sådanne tjenester
- (10) "Unionens område": medlemsstaternes områder, hvor traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde finder anvendelse, og på de betingelser, der er fastlagt i disse traktater.

### *Artikel 3*

#### **Retten til udførelse af bilateral transport**

1. Transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige kan udføre bilateral transport på de betingelser, der er fastsat ved denne forordning.
2. Følgende former for bilateral transport kan udføres af fysiske og juridiske personer, som er etableret i Det Forenede Kongerige, uden at der kræves en tilladelse fra Det Forenede Kongerige, jf. artikel 2, stk. 5:
  - (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 tons
  - (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 eller er købt af denne på kredit eller er lejet, i sidstnævnte tilfælde forudsat at de opfylder betingelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (12), og
    - v) transporten er kun en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.
3. Medlemsstaterne må hverken forhandle om eller indgå bilaterale aftaler eller ordninger med Det Forenede Kongerige om spørgsmål, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde. Med forbehold af gældende multilaterale aftaler, må de ikke på anden måde må tildele transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige rettigheder udover dem, der tildeles ved denne forordning.

#### *Artikel 4*

#### **Sociale og tekniske bestemmelser**

Ved bilateral transport 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/EF<sup>8</sup>
- (b) for visse sociale bestemmelser inden for vejtransport kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006<sup>9</sup>
- (c) for takografer inden for vejtransport kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> 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).

- (d) for de største tilladte dimensioner og største tilladte vægt for visse vej køretøjer de krav, der er fastsat af medlemsstaterne i henhold til Rådets direktiv 96/53/EF<sup>11</sup>
- (e) 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/EØF<sup>12</sup>
- (f) for obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer de krav, der er fastsat af medlemsstaterne i henhold til Rådets direktiv 91/671/EØF<sup>13</sup>
- (g) for udstationering af arbejdstagere de krav, som er fastsat af medlemsstaterne i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>14</sup>.

## *Artikel 5*

### **Lige rettigheder**

1. Kommissionen overvåger de rettigheder, som Det Forenede Kongerige tildeler EU-transportvirksomheder, og betingelserne for deres udøvelse.
2. Hvis Kommissionen vurderer, at de rettigheder, som Det Forenede Kongerige tildeler EU-transportvirksomheder, retligt eller faktisk ikke svarer til de rettigheder, som tildeles transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige i henhold til denne forordning, eller at rettighederne ikke er lige tilgængelige for alle EU-transportvirksomheder, kan Kommissionen, for at genskabe lige vilkår, ved hjælp af delegerede retsakter:
  - (a) fastsætte begrænsninger for den højst tilladte kapacitet, som er tilgængelig for transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, eller for antallet af kørsler eller for begge,
  - (b) suspendere anvendelsen af denne forordning eller
  - (c) træffe andre formålstjenlige foranstaltninger.

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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 057 af 2.3.1992, s. 27).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> 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).

## Artikel 6

### Fair konkurrence

1. Kommissionen overvåger de vilkår, på hvilke EU-transportvirksomheder konkurrerer med transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige om leveringen af de vejgodstransporttjenester, som er omfattet af denne forordning.
2. Hvis Kommissionen fastslår, at nævnte vilkår som resultat af en af de situationer, der er omhandlet i stk. 3, er mærkbart mindre gunstige end dem, transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige nyder godt af, kan Kommissionen, for at afhjælpe denne situation, ved hjælp af delegerede retsakter:
  - (a) fastsætte begrænsninger for den højst tilladte kapacitet, som er tilgængelig for transportvirksomheder fra Det Forenede Kongerige, eller for antallet af kørsler eller for begge
  - (b) suspendere anvendelsen af denne forordning eller
  - (c) træffe andre formålstjenlige foranstaltninger.
3. Delegerede retsakter i henhold til stk. 2 kan 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 opretter ikke eller opretholder ikke en uafhængig konkurrencemyndighed
  - (d) Det Forenede Kongerige anvender standarder for beskyttelse af arbejdstagere, sikkerhed, sikring eller miljø eller standarder vedrørende tildeling af tilladelser til transportvirksomheder eller vedrørende kvalificering, uddannelse og lægeundersøgelser af erhvervschauffører, 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 Kongeriges anvender regler for vejafgifter og beskatning, som afviger fra de regler, der fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF<sup>15</sup> og
  - (f) enhver form for forskelsbehandling mod EU-transportvirksomheder.
4. Med henblik på stk. 1 kan Kommissionen anmode Det Forenede Kongeriges myndigheder eller transportvirksomheder i Det Forenede Kongerige om oplysninger. Hvis Det Forenede Kongeriges myndigheder eller transportvirksomheder i Det Forenede Kongerige 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.

---

<sup>15</sup> 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 7

### 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 indhentet i henhold til stk. 1, eller andre oplysninger, der er relevante for gennemførelsen af denne forordnings artikel 5 og artikel 6.

## Artikel 8

### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt i henhold til artikel 5, stk. 2, eller artikel 6, stk. 2, hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016\*.
2. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

## Artikel 9

### Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra dagen efter den dag, hvor traktaterne ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige i henhold til artikel 50, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union.

Denne forordning finder imidlertid ikke anvendelse, hvis en udtrædelsesaftale indgået med Det Forenede Kongerige i overensstemmelse med artikel 50, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Union er trådt i kraft på denne dato.

Denne forordning anvendes indtil den 31. december 2019.

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