

Bryssel den 19.12.2018  
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller godstransporter på väg med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen**

(Text av betydelse för EES)

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Förenade kungariket anmälde den 29 mars 2017 sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Detta innebär att om avtalet om utträde<sup>1</sup> inte ratificeras kommer unionens primär- och sekundärrätt att upphöra att gälla för Förenade kungariket från och med den 30 mars 2019 (nedan kallad *utträdesdagen*). Förenade kungariket blir då ett tredjeland.

Inom unionen regleras friheten för företag i medlemsstaterna som bedriver godstransporter på väg (nedan kallade *vägtransportörer från unionen*) att tillhandahålla internationella godstransporter på väg i första hand i förordning (EG) nr 1072/2009<sup>2</sup>, som fastställer gemensamma regler för tillträde till yrkesmässigt bedrivande av transporter på väg och för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

Vid avsaknad av ett avtal om utträde skulle vägtransporttjänster mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna inte längre regleras av dessa förordningar vid utträdet. Detta skulle resultera i att licenser som Förenade kungariket utfärdat till vägtransportörer förlorar sin giltighet fram till utträdesdagen, och därmed till att innehavare av sådana licenser förlorar sitt tillträde till unionens marknad för godstransporter på väg. På samma sätt skulle vägtransportörer från Europeiska unionen, med befintliga gemenskapslicenser, inte längre ha automatiskt tillträde till Förenade kungarikets marknad för godstransporter på väg.

Av detta följer att det i avsaknad av ett avtal om utträde från och med den 30 mars 2019 inte skulle finnas någon unionsrättslig grund för vägtransportörers tillhandahållande av godstransporttjänster på väg mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna. Europeiska transportministerkonferensens (CEMT) multilaterala kvotsystem skulle bli den enda rättsliga ram som skulle kunna ligga till grund för ett fortsatt tillhandahållande av sådana tjänster. Ett fordon för vilket det finns ett CEMT-tillstånd kan utföra transporter mellan vilket som helst av de 43 länder som deltar i systemet, däribland 26 av EU:s 27 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 de fördelas på nationell nivå av de behöriga myndigheterna i varje medlemsstat. Tillstånden för 2019 har redan delats ut och antalet tillstånd 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.

Exempelvis kommer det under 2019 att finnas årstillstånd för 23 252 fordon som är registrerade i EU-27. Dessutom kommer det att finnas 984 årstillstånd för Förenade kungariket och 23 472 årstillstånd för fordon från andra länder som deltar i systemet. Med hänsyn till volymerna av godstransporttjänster på väg och det gods som transporteras på väg

<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> 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.

mellan Förenade kungariket och medlemsstaterna (omkring 50 miljoner ton under 2017, varav ungefär 30 miljoner ton från EU:s 27 övriga medlemsstater till Förenade kungariket och ungefär 20 miljoner ton från Förenade kungariket till EU:s 27 övriga medlemsstater), är det uppenbart att ett ensidigt förlitande på CEMT-kvotsystemet för närvarande inte är en adekvat lösning när det gäller att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller godstransporter på väg omedelbart efter utträdesdagen om det inte finns något utträdesavtal. Unionen och medlemsstaterna bör arbeta för att ett tillräckligt antal tillstånd finns tillgängliga inom ramen för CEMT-systemet, så att grundläggande förbindelser kan säkerställas.

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

Därför bör unionen anta tillfälliga och tidsbegränsade beredskapsåtgärder för att mildra sådana potentiellt störande effekter på förbindelserna.

I sitt meddelande ”Förberedelser inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen den 30 mars 2019: beredskapsplan” av den 13 november 2018<sup>3</sup>, tillkännagav kommissionen sin avsikt att föreslå ett antal beredskapsåtgärder för att hantera möjligheten att Förenade kungariket kan komma att utträda ur unionen utan ett utträdesavtal. Vad gäller vägtransport påpekade kommissionen i detta meddelande att CEMT-tillstånd endast kunde medge betydligt mindre trafikvolym mellan unionen och Förenade kungariket jämfört med nuvarande nivåer.

Den 13 december 2018 upprepade Europeiska rådet (artikel 50) sin uppmaning om intensifierat förberedelsearbete på alla nivåer inför Förenade kungarikets utträde, med beaktande av alla möjliga utfall. Denna akt är en del av ett åtgärds paket som kommissionen antar som ett svar på denna uppmaning.

Det föreliggande förslaget har följaktligen till syfte att fastställa tillfälliga åtgärder för att reglera godstransporter på väg mellan unionen och Förenade kungariket efter landets utträde ur unionen (artikel 1). Dessa åtgärder syftar till att upprätthålla grundläggande förbindelser under en strikt tidsbegränsad period (artikel 9).

Till att börja med (artikel 3) innehåller förslaget till förordning bestämmelser om ensidigt beviljande av rätt till bilateral transport för vägtransportörer från Förenade kungariket, så att dessa kan fortsätta att utföra godstransporter mellan de respektive territorierna.

De rättigheter som beviljas vägtransportörer från Förenade kungariket omfattas av krav på överensstämmelse med relevant unionslagstiftning som gäller för godstransporter på väg (artikel 4) och motsvarande rättigheter som Förenade kungariket beviljar vägtransportörer i unionen. Den föreslagna förordningen fastställer en mekanism (artikel 5) för att säkerställa att de rättigheter som vägtransportörer från unionen åtnjuter i Förenade kungariket är likvärdiga med dem som enligt den föreslagna förordningen beviljas vägtransportörer 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 vägtransportörer 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

---

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

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 unionen intressen.

Trots att den föreslagna förordningen syftar till att tillfälligt säkerställa grundläggande förbindelser för godstransport på väg, föreskriver den en flexibel mekanism för att säkerställa att unionens vägtransportörer åtnjuter rättvisa och lika möjligheter att konkurrera med Förenade kungarikets vägtransportörer, efter det att Förenade kungariket inte längre är bundet av unionens lagstiftning. Likvärdiga villkor förutsätter att Förenade kungariket, också efter utträdet, fortsätter att tillämpa tillräckligt höga och jämförbara standarder på området för vägtransporter 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 licenser för vägtransportörer eller kvalifikationer, fortbildning och medicinska kontroller för yrkesförare. Det måste dessutom säkerställas att unionens transportörer inte diskrimineras i Förenade kungariket, vare sig rättsligt eller faktiskt. Genom den föreslagna förordningen åläggs således kommissionen (artikel 6) uppgiften att övervaka konkurrensvillkoren mellan vägtransportörer från unionen respektive 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 vägtransportörer som transporterar gods till unionen i enlighet med denna förordning licensieras eller certifieras av Förenade kungariket i enlighet med relevanta standarder, att all relevant nationell lagstiftning och unionslagstiftning följs och att de beviljade rättigheterna inte överskrids.

Det finns uttryckliga bestämmelser som ska erinra om att medlemsstaterna inte får förhandla om eller ingå bilaterala avtal om godstransporter på väg med Förenade kungariket i frågor som omfattas av denna förordning och att de inte heller på annat sätt får bevilja vägtransportörer från Förenade kungariket några andra rättigheter i anslutning till godstransporter på väg än de som beviljas i denna förordning (artikel 3). De behöriga myndigheterna kommer att kunna samarbeta i den utsträckning som krävs för ett korrekt genomförande av förordningen (artikel 7), så att minsta möjliga störningar drabbar förvaltningen av de godstransporttjänster på väg som kommer att fortsätta att tillhandahållas efter Förenade kungarikets utträde.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag till förordning är avsett som en speciallagstiftning som skulle behandla en del av följderna av att unionsbestämmelserna om godstransporter på väg, särskilt förordning (EG) nr 1072/2009, kommer inte längre att vara tillämpliga på vägtransporter av gods mellan Förenade kungariket och övriga medlemsstater från och med Förenade kungarikets utträde och i avsaknad av ett avtal om utträde. De föreslagna villkoren begränsar sig till vad som är nödvändigt i detta hänseende, för att undvika oproportionerliga störningar, inbegripet i fråga om allmän ordning. De är avsedda att tillämpas endast under en begränsad tid. Detta förslag är därför fullt förenligt med befintlig lagstiftning, och särskilt med förordning (EG) nr 1072/2009.

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

Detta förslag kompletterar unionsreglerna om godstransporter på väg, särskilt förordning (EG) nr 1072/2009. 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 PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*). Den artikeln utgör grunden för antagandet av EU-lagstiftning, och föreskriver bland annat i) gemensamma regler som är tillämpliga på internationella transporter till och från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier (artikel 91.1 a i EUF-fördraget) och ii) de villkor under vilka utomlands etablerade transportföretag får bedriva transporttjänstverksamhet i en medlemsstat (artikel 91.1 b i EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Enligt artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1072/2009 har unionen exklusiv behörighet med avseende på relevanta avtal med tredjeländer. I avsaknad av ett sådant avtal skulle denna föreslagna akt 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. Åtgärder på unionsnivå är därför oundgängliga, eftersom det åstundade resultatet inte kan uppnås genom åtgärder på medlemsstatsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses proportionerlig eftersom den gör det möjligt undvika oproportionerligt stora störningar samtidigt som den garanterar lika konkurrensvillkor för vägtransportörer från unionen. Det går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Detta är bland annat fallet med avseende på de förhållanden under vilka de relevanta rättigheterna beviljas, till exempel behovet av att motsvarande rättigheter beviljas av Förenade kungariket och sund 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, liksom den förordningen, 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 utträdesdatumet (utan att ett avtal om utträde har ingåtts) 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 på grund av den exceptionella, tillfälliga och unika naturen av den händelse som framtvingar detta förslag, som inte har något samband med målen för den befintliga lagstiftningen.

- **Samråd med berörda parter**

De utmaningar som uppstår till följd av Förenade kungarikets utträde ur EU och möjliga lösningar har tagits upp av olika berörda parter och företrädare för 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 på väg. När det gäller tillträde till unionens marknad för godstransporter på väg kan berörda parter inte vidta egna beredskapsåtgärder för att dämpa de skadliga effekterna av en eventuell avsaknad av ett avtal om utträde.

Den 29 november 2018 organiserade kommissionen en EU-27-workshop om beredskap, inom ramen för rådets artikel 50-arbetsgrupp. Under denna workshop betonade företrädare för medlemsstaterna särskilt behovet av att anta beredskapsåtgärder på EU-nivå för att säkerställa grundläggande förbindelser mellan EU-27 och Förenade kungariket vid avsaknad av ett avtal om utträde. Det betonades särskilt att det multilaterala CEMT-kvotssystemet inte utgör en tillräcklig och adekvat alternativ lösning med hänsyn till dess kvantitativa och kvalitativa begränsningar.

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 2019 (se ovan) skulle sannolikt orsaka betydande störningar och det bilaterala flödet av gods på väg (motsvarande ungefär 50 miljoner ton per år) kan kanske inte längre tillgodoses fullt ut. Mer än 80 % av godstransporterna på väg mellan Förenade kungariket och EU-27 utförs för närvarande av transportföretag som är etablerade i EU-27. Det ligger i EU-27:s intresse att skapa ett regelverk som inte i onödan begränsar bilaterala vägtransporter.

- **Konsekvensbedömning**

En konsekvensanalys behövs inte på grund av den exceptionella situationen och det begränsat behovet under den period under vilken Förenade kungarikets ändrade status genomförs. Det finns inga andra politiska alternativ som skiljer sig från det föreslagna i materiellt och rättsligt hänseende.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Ej tillämpligt.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

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

Ej tillämpligt.

Förslag till

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om gemensamma bestämmelser för att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller godstransporter på väg med anledning av Förenade kungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen**

(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 yttrande<sup>4</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Den 29 mars 2017 anmälde Förenade kungariket sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Fördragen kommer att upphöra att vara tillämpliga på Förenade kungariket från och med den dag då ett avtal om utträde träder i kraft eller, om det inte finns något sådant avtal, två år efter anmälan, dvs. från och med den 30 mars 2019 om inte Europeiska rådet i samförstånd med Förenade kungariket enhälligt beslutar att förlänga denna tidsfrist.
- (2) Förenade kungarikets utträde ur unionen skulle, i förhållande till de återstående tjugosju medlemsstaterna och i avsaknad av särskilda bestämmelser, innebära ett upphävande av alla rättigheter och skyldigheter som följer av unionens lagstiftning i fråga om marknadstillträde, såsom dessa fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009<sup>6</sup>.
- (3) Europeiska transportministerkonferensens (nedan kallad *CEMT*) multilaterala kvotsystem är den enda andra tillgängliga rättsliga ram som skulle kunna utgöra en grund för godstransporter på väg mellan EU och Förenade kungariket efter utträdesdagen. På grund av det begränsade antalet tillstånd som är tillgängliga enligt *CEMT*-systemet och dess begränsade tillämpningsområde när det gäller vilka typer av vägtransportverksamhet som omfattas, är systemet för närvarande dock otillräckligt

---

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

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

<sup>6</sup> 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 (text av betydelse för EES), EUT L 300, 14.11.2009, s. 72.



för att fullt ut komma till rätta med behovet av godstransporter på väg mellan unionen och Förenade kungariket.

- (4) För att förhindra allvarliga störningar, bland annat när det gäller allmän ordning, är det därför nödvändigt att fastställa en uppsättning åtgärder som gör det möjligt för vägtransportörer med licens från Förenade kungariket att transportera gods på väg mellan Förenade kungariket och återstående tjugosju medlemsstater. För att säkerställa en korrekt balans mellan Förenade kungariket och de kvarvarande medlemsstaterna bör de rättigheter som således medges villkoras av medgivande av motsvarande rättigheter och vara underkastade vissa villkor som säkerställer rättvis konkurrens.
- (5) För att återspegla deras tillfälliga karaktär bör åtgärderna begränsas till en kort tidsperiod, så att de nödvändiga arrangemangen för grundläggande förbindelser i CEMT-systemet kan göras, utan att det påverkar eventuella förhandlingar om och ett eventuellt ikraftträdande av ett framtida avtal som omfattar godstransport på väg mellan unionen och Förenade kungariket.
- (6) I enlighet med proportionalitetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen går inte denna förordning utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (7) Denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och tillämpas från och med den dag då fördragen upphör att vara tillämpliga på och i Förenade kungariket, såvida inte ett avtal om utträde med Förenade kungariket har trätt i kraft vid den tidpunkten.
- (8) Där så är nödvändigt för att tillgodose marknadens behov, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen, i syfte att återställa likvärdigheten mellan rättigheter som unionen beviljar vägtransportörer från Förenade kungariket och rättigheter som Förenade kungariket beviljar vägtransportörer från unionen och komma till rätta med fall av illojal konkurrens som skadar vägtransportörer från unionen. 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 2016. 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 marknadens funktion.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

##### **Tillämpningsområde**

I denna förordning fastställs tillfälliga bestämmelser om godstransporter på väg mellan unionen och Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland (nedan kallat *Förenade kungariket*) som ska gälla efter Förenade kungarikets utträde ur unionen.

#### *Artikel 2*

##### **Definitioner**

I denna förordning avses med

- (1) *fordon*: ett motorfordon som är registrerat i Förenade kungariket, eller en kombination av fordon av vilka åtminstone motorfordonet är registrerat i Förenade kungariket, och som endast används för godstransport; fordonet får ägas, vara köpt på avbetalning eller ha hyrts in av företaget, i det senare fallet förutsatt att det uppfyller villkoren i direktiv 2006/1/EG<sup>7</sup>.
- (2) *bilateral transport*:
  - (a) en transport med last som företas med ett fordon där avreseorten och bestämmelseorten ligger inom unionens territorium respektive inom Förenade kungarikets territorium, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller ett eller flera tredjeländer,
  - (b) en transport utan last i samband med transport av det slag som avses i led a.
- (3) *vägtransportör från unionen*: ett företag som bedriver godstransporter på väg och som innehar ett giltigt gemenskapstillstånd i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009.
- (4) *vägtransportör från Förenade kungariket*: ett företag som är etablerat i Förenade kungariket, har tillstånd att bedriva godstransporter på väg och innehar en giltig licens i Förenade kungariket.
- (5) *licens i Förenade kungariket*: en licens som utfärdats av Förenade kungariket för internationell transport, inbegripet bilateral transport.
- (6) *konkurrenslagstiftning*: lagstiftning som behandlar följande typer av beteende, om det kan påverka godstransporttjänster på väg:
  - (a) Beteende som består i
    - i) överenskommelser mellan vägtransportörer, beslut av sammanslutningar av vägtransportörer och samordnade förfaranden som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen,
    - ii) en eller flera vägtransportörers 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, och
  - (b) iv) företagskoncentrationer mellan vägtransportörer som lägger väsentliga hinder i vägen för effektiv konkurrens, särskilt genom att upprätta eller förstärka en dominerande ställning.
- (7) *stöd*: alla finansiella bidrag som av staten eller andra offentliga organ, oavsett nivå, beviljas en vägtransportör 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 eller övertagande av åtaganden, till exempel lånegarantier, kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,
  - (b) efterskänkande av eller avstående från att driva in belopp som normalt skulle tas ut,

---

<sup>7</sup> 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.

- (c) tillhandahållande av andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller förvärv av varor eller tjänster, eller
- (d) betalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrag åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns 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.

- (8) *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.
- (9) *diskriminering*: särbehandling av alla slag utan objektiv motivering, när det gäller leverans av gods eller tillhandahållande av tjänster, inbegripet offentliga tjänster, som används för drift av godstransporttjänster på väg, eller när det gäller deras behandling av offentliga myndigheter, av relevans för sådana tjänster.
- (10) *unionens territorium*: medlemsstaternas territorier där fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är tillämpliga, i enlighet med de villkor som fastställs i dessa fördrag.

### *Artikel 3*

#### **Rätt att utföra bilaterala transporter**

1. Vägtransportörer från Förenade kungariket får, på de villkor som fastställs i denna förordning, utföra bilaterala transporter.
2. Bilateral transport av följande slag får utföras av fysiska eller juridiska personer som är etablerade i Förenade kungariket, utan att det krävs något tillstånd från Förenade kungariket i den mening som avses i artikel 2.5:
  - (a) Posttrafik som genomförs inom ramen för allmännyttiga tjänster.
  - (b) Transport av skadade eller trasiga fordon.
  - (c) Godstransport med fordon 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, 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) motorfordon körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter för sådana transporter,
  - iv) motorfordon som används för transporten tillhör företaget, har köpts på kredit eller hyrts av företaget, under förutsättning att de i sådana fall uppfyller de villkor som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (12).
  - v) Sådana transporter utgör endast sidoverksamhet inom företagets verksamhet.
3. 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 avtal, ska de inte bevilja vägtransportörer från Förenade kungariket andra rättigheter än de som ges i denna förordning.

#### *Artikel 4*

#### **Sociala och tekniska regler**

Under bilaterala transporter 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/EG<sup>8</sup>;
- (b) När det gäller viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, kraven enligt Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 561/2006<sup>9</sup>.
- (c) När det gäller färdskrivare vid vägtransporter, kraven enligt Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014<sup>10</sup>.
- (d) När det gäller största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon, de krav som fastställs av medlemsstaterna i enlighet med rådets direktiv 96/53/EG<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

- (e) 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/EEG<sup>12</sup>.
- (f) 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/EEG<sup>13</sup>.
- (g) När det gäller om utstationering av arbetstagare, de krav som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG<sup>14</sup>;

## *Artikel 5*

### **Likvärdiga rättigheter**

1. Kommissionen ska övervaka de rättigheter som Förenade kungariket beviljat vägtransportörer från unionen och villkoren för utövandet av dessa rättigheter.
2. Om den anser att de rättigheter som Förenade kungariket beviljat vägtransportörer från unionen inte, rättsligt eller faktiskt, motsvarar dem som beviljats vägtransportörer från Förenade kungariket i enlighet med denna förordning, eller att dessa rättigheter inte är lika tillgängliga för alla vägtransportörer från unionen, får kommissionen, för att återställa balansen genom delegerade akter
  - (a) fastställa gränsvärden för högsta tillåtna kapacitet som är tillgänglig för vägtransportörer från Förenade kungariket eller för högsta antal resor de har rätt att göra eller för båda dessa aspekter,
  - (b) tillfälligt upphäva tillämpningen av denna förordning, eller
  - (c) besluta om andra lämpliga åtgärder.

## *Artikel 6*

### **Konkurrens på lika villkor**

1. Kommissionen ska övervaka de villkor enligt vilka vägtransportörer från unionen konkurrerar med vägtransportörer från Förenade kungariket vad gäller sådant tillhandahållande av godstransporttjänster på väg som omfattas av denna förordning.
2. Om den fastställer att, som en följd av någon av de situationer som avses i punkt 3, de berörda villkoren är märkbart mindre gynnsamma än de som gäller för

---

<sup>11</sup> 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. 5.

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

<sup>13</sup> Rådets direktiv av den 16 december 1991 om obligatorisk användning av bilbälten och fasthållningsanordningar för barn i fordon, EGT L 373, 31.12.1991, s. 26.

<sup>14</sup> 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.

vägtransportörer från Förenade kungariket, får kommissionen, i syfte att komma till rätta med situationen, genom delegerade akter

- (a) fastställa gränsvärden för högsta tillåtna kapacitet som är tillgänglig för vägtransportörer från Förenade kungariket eller för högsta antal resor de har rätt att göra eller för båda dessa aspekter,
- (b) tillfälligt upphäva tillämpningen av denna förordning, eller
- (c) besluta om andra lämpliga åtgärder.

3. Delegerade akter enligt punkt 2 får antas för att åtgärda följande situationer:

- (a) Beviljande av stöd av Förenade kungariket.
- (b) Underlåtenhet från Förenade kungarikets sida att införa eller att effektivt tillämpa konkurrenslagstiftning.
- (c) Underlåtenhet från Förenade kungarikets sida att inrätta eller upprätthålla en oberoende konkurrensmyndighet.
- (d) Förenade kungarikets tillämpning av standarder när det gäller skydd av arbetstagare, säkerhet eller miljö, eller rörande beviljande av licenser till vägtransportföretag eller kvalifikationer för och utbildning och medicinska kontroller av yrkesförare som ligger under den nivå som fastställs i unionsrätten eller, i avsaknad av tillämpliga bestämmelser i unionsrätten, ligger under de som tillämpas av alla medlemsstater eller, under alla omständigheter, ligger under relevanta internationella standarder.
- (e) Förenade kungarikets tillämpning av vägavgifter och skatteregler som avviker från bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG<sup>15</sup>.
- (f) Alla former av diskriminering av vägtransportörer från unionen.

4. Vid tillämpningen av punkt 1 får kommissionen begära information från de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket eller från vägtransportörer från Förenade kungariket. Om de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket eller vägtransportörerna från Förenade kungariket 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 7*

### **Samråd och samarbete**

- 1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samråda och samarbeta med Förenade kungarikets behöriga myndigheter i den utsträckning som krävs 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 eller all annan information som är relevant för tillämpningen av artikel 5 och artikel 6 i denna förordning.

---

<sup>15</sup> 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.

## Artikel 8

### Utövande av delegeringen

1. Innan kommissionen antar en delegerad akt i enlighet med artikel 5.2 eller 6.2 ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i överensstämmelse med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
2. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

## Artikel 9

### Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med dagen efter den dag då fördragen upphör att vara tillämpliga på Förenade kungariket i enlighet med artikel 50.3 i fördraget om Europeiska unionen.

Denna förordning ska dock inte tillämpas om ett utträdesavtal som ingåtts med Förenade kungariket i enlighet med artikel 50.2 i fördraget om Europeiska unionen har trätt i kraft vid den tidpunkten.

Denna förordning ska tillämpas till och med den 31 december 2019.

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*