

VERORDNUNG (EU) 2019/501 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 25. März 2019****über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güter- und Personenkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach dieser Mitteilung, also ab dem 30. März 2019, finden die Verträge keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich, es sei denn, der Europäische Rat beschließt im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich einstimmig, diese Frist zu verlängern.
- (2) Durch den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union würden in den Beziehungen zu den übrigen 27 Mitgliedstaaten und in Ermangelung besonderer Bestimmungen alle Rechte und Pflichten, die sich aus dem Unionsrecht in Bezug auf den Marktzugang gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ⁽³⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ⁽⁴⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates ergeben, beendet.
- (3) Das multilaterale Quotensystem der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) ist der einzige andere Rechtsrahmen, der nach dem Austrittsdatum als Grundlage für den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich dienen könnte. Aufgrund der begrenzten Zahl von Genehmigungen, die derzeit im Rahmen des CEMT-Systems verfügbar sind, und seines begrenzten Geltungsbereichs in Bezug auf die erfassten Arten von Beförderungen im Güterkraftverkehr ist das System derzeit jedoch unzureichend, um den Erfordernissen des Güterkraftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich in vollem Umfang gerecht zu werden.
- (4) Um zu verhindern, dass es zu ernsthaften Störungen, auch im Hinblick auf die öffentliche Ordnung, kommt, muss ein befristetes Maßnahmenpaket erlassen werden, das den im Vereinigten Königreich lizenzierten Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen die Durchführung von Beförderungen im Güter- und Personenkraftverkehr zwischen dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs und der übrigen 27 Mitgliedstaaten oder aus dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs ermöglicht. Um ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Vereinigten Königreich und den übrigen Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollten diese Rechte vorbehaltlich der Gewährung gleichwertiger Rechte gewährt werden und an bestimmte Bedingungen geknüpft sein, die einen fairen Wettbewerb gewährleisten.
- (5) Gibraltar fällt nicht in den räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung und die in der Verordnung enthaltenen Verweise auf das Vereinigte Königreich schließen Gibraltar nicht ein.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 20. Februar 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 19. März 2019.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

- (6) Das Recht, Beförderungen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder zwischen Mitgliedstaaten durchzuführen, ist eine grundlegende Errungenschaft des Binnenmarkts, und sollte — vorbehaltlich anderslautender besonderer Bestimmungen — nicht in der Union niedergelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union nicht mehr zur Verfügung stehen. Es sollten jedoch befristete Maßnahmen für ein allmähliches Auslaufen vorgesehen werden, damit die Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich im Rahmen von Operationen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union eine begrenzte Anzahl weiterer Beförderungen im Gebiet der Union durchführen können. Unmittelbar nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union ohne Austrittsabkommen dürften solche Maßnahmen dazu beitragen, Störungen der Verkehrsströme zu vermeiden, die durch zusätzliche Kontrollen der Fahrzeuge und ihrer Ladung zu erwarten sind, sowie daraus resultierende Gefahren für die öffentliche Ordnung. Sie sollten insbesondere dazu beitragen, den Druck auf Grenzübergänge zu verringern, von denen es nur wenige gibt und an denen solche Störungen am ehesten möglich sind, da die Fahrzeuge nicht sofort zurückkehren müssen. Die Maßnahmen sollten verhältnismäßig sein, sollten keine Rechte auf dem gleichen Niveau verbriefen, wie sie den Güterkraftverkehrsunternehmen der Union nach den Vorschriften für den Binnenmarkt zustehen, und sollten gemäß dieser Verordnung stufenweise auslaufen.
- (7) Werden keine besonderen Bestimmungen erlassen, dürfte der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union auch im Personenkraftverkehr zu ernsthaften Störungen — auch der öffentlichen Ordnung — führen. Das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen⁽⁷⁾ (im Folgenden „Interbus-Übereinkommen“) ist der einzige bestehende Rechtsrahmen, der nach dem Zeitpunkt des Austritts als Grundlage für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich dienen kann. Das Vereinigte Königreich wird dem Interbus-Übereinkommen ab dem 1. April 2019 als eigenständige Vertragspartei beitreten. Allerdings deckt dieses Übereinkommen nur den Gelegenheitsverkehr ab und ist somit nicht geeignet, die Störungen infolge des Austritts zu verhindern, da der Reiseverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich weiterhin hoch sein wird. Die Vertragsparteien haben zu dem Interbus-Übereinkommen ein Protokoll über die Personenbeförderung im Linienverkehr ausgehandelt, das jedoch voraussichtlich nicht rechtzeitig in Kraft treten wird, um für den Zeitraum unmittelbar nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs eine praktikable alternative Lösung zu bieten. Somit decken die derzeitigen Instrumente nicht die Erfordernisse des Personenkraftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich für den Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen ab. Damit es nicht zu größeren Störungen kommt, die die öffentliche Ordnung gefährden könnten, ist es daher angebracht, Verkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich zu gestatten, Fahrgäste vom Vereinigten Königreich in die Union und umgekehrt zu befördern, sofern das Vereinigte Königreich den Verkehrsunternehmen aus der Union zumindest gleichwertige Rechte gewährt. Diese Rechte, die in dieser Verordnung geregelt sind, sollten für einen kurzen Zeitraum gelten, bis das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über den Linienverkehr in Kraft tritt und das Vereinigte Königreich diesem Protokoll beitrifft.
- Der grenzüberschreitende Personenkraftverkehr zwischen Irland und Nordirland ist von besonderer Bedeutung für die in den Grenzgebieten befindlichen Gemeinden, da er eine grundlegende Konnektivität zwischen den Gemeinden, unter anderem im Rahmen des einheitlichen Reisegebiets, gewährleistet. Das Fortbestehen der Verkehrsunternehmen wird dadurch gesichert, dass sie Fahrgäste dies- und jenseits der Grenze aufnehmen und absetzen. Deshalb sollte den Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich weiterhin das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen in den irischen Grenzgebieten im Rahmen des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs zwischen Irland und Nordirland gestattet werden. Diese Rechte sollten in einem begrenzten Zeitraum (bis zum 30. September 2019) gelten, damit Alternativen eingeführt werden können.
- (8) Um ihrem vorübergehenden Charakter Rechnung zu tragen, ohne jedoch einen Präzedenzfall zu schaffen, sollten die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen auf einen kurzen Zeitraum begrenzt sein. Die zeitliche Begrenzung bezüglich des Güterkraftverkehrs erfolgt unter Berücksichtigung von Vorkehrungen für eine grundlegende Konnektivität, die möglicherweise im Rahmen des CEMT-Systems getroffen werden, und zwar unbeschadet sowohl möglicher Verhandlungen und des Inkrafttretens eines künftigen Abkommens über den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich als auch künftiger Unionsregelungen über den Verkehr. In Bezug auf den Personenkraftverkehr wird die zeitliche Begrenzung so festgelegt, dass das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über den Linienverkehr in Kraft treten und das Vereinigte Königreich diesem Protokoll beitreten kann, unbeschadet eines möglichen künftigen Abkommens zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich in dieser Angelegenheit.
- (9) In Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 EUV geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (10) Diese Verordnung sollte umgehend in Kraft treten und ab dem Tag gelten, an dem die Verträge keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich finden, sofern bis zu diesem Zeitpunkt kein mit dem Vereinigten Königreich geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist. Die Geltungsdauer dieser Verordnung sollte in jedem Fall

(7) ABl. L 321 vom 26.11.2002, S. 13.

am 31. Dezember 2019 enden. Somit wird die Union nach diesem Zeitpunkt ihre in dieser Verordnung geregelte Zuständigkeit nicht mehr ausüben. Unbeschadet anderer Regelungen der Union und vorbehaltlich der Befolgung dieser Regelungen wird diese Zuständigkeit nach Artikel 2 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) anschließend wieder von den Mitgliedstaaten wahrgenommen. Die jeweiligen Zuständigkeiten der Union und der Mitgliedstaaten in Bezug auf den Abschluss internationaler Abkommen im Bereich des Straßenverkehrs sind gemäß den Verträgen unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union festzulegen.

- (11) Soweit dies erforderlich ist, um den Marktbedürfnissen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um die Gleichwertigkeit der Rechte, die die Union den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich gewährt, mit denjenigen Rechten, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt, wiederherzustellen — auch in dem Fall, dass die vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte auf der Grundlage des Herkunftsmitgliedstaats gewährt oder aus anderen Gründen nicht allen Verkehrsunternehmen aus der Union in gleicher Weise zuerkannt werden — und unlauteren Wettbewerb zum Nachteil der Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union zu beheben.
- (12) Die delegierten Rechtsakte sollten entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auf die Probleme zugeschnitten sein, die durch unfaire Wettbewerbsbedingungen oder dadurch entstehen, dass es versäumt wird, gleichwertige Rechte zu gewähren. Eine Aussetzung der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission nur im äußersten Fall in Betracht ziehen, wenn das Vereinigte Königreich den Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union keine gleichwertigen oder nur minimale Rechte gewährt oder wenn sich die Wettbewerbsbedingungen der Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich so sehr von denen der Verkehrsunternehmer aus der Union unterscheiden, dass die Erbringung der in Rede stehenden Dienstleistungen durch Verkehrsunternehmer der Union für sie wirtschaftlich nicht rentabel ist.
- (13) Beim Erlass der delegierten Rechtsakte ist es besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ⁽⁶⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. Es sollte sichergestellt werden, dass ein solcher delegierter Rechtsakt das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts nicht übermäßig beeinträchtigt.
- (14) Um sicherzustellen, dass die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt und die gleichwertig mit den Rechten sind, die gemäß dieser Verordnung den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich zuerkannt werden, allen Unternehmen der Union gleichermaßen zuerkannt werden, sollte der Anwendungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 vorübergehend erweitert werden. Diese Verordnungen gelten bereits für den Fahrtabschnitt zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland im Hoheitsgebiet eines durchquerten Mitgliedstaats. Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 in diesem Fall auch für den Fahrtabschnitt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Be- oder Entladung gilt und dass die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 auf den Fahrtabschnitt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats Anwendung findet, in dem die Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Mit einer solchen Ausdehnung des Anwendungsbereichs würde dafür gesorgt, dass die Verkehrsunternehmer aus der Union Beförderungen im Dreiländerverkehr in das oder aus dem Vereinigten Königreich vornehmen bzw. bei der Personenbeförderung zusätzliche Haltestellen bedienen können —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anwendungsbereich

Mit dieser Verordnung werden vorläufige Maßnahmen für den Güterkraftverkehr und die Personenbeförderung im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) nach dessen Austritt aus der Union festgelegt.

⁽⁶⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Fahrzeug“ bezeichnet im Zusammenhang mit der Güterbeförderung ein im Vereinigten Königreich amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Vereinigten Königreich amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden, entweder dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet worden sind, wobei sie in letzterem Fall die in der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ genannten Voraussetzungen erfüllen müssen, und bezeichnet im Zusammenhang mit der Personenbeförderung einen Kraftomnibus.
2. „Zulässige Güterbeförderung“ bezeichnet
 - a) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs aus dem Gebiet der Union in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs oder umgekehrt mit oder ohne Durchfahrt durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,
 - b) bis zu zwei zusätzliche Be- und Entladungsvorgänge im Gebiet der Union nach einer beladen zurückgelegten Fahrt aus dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs gemäß Buchstabe a dieser Nummer innerhalb von sieben Tagen nach der Entladung im Gebiet der Union für einen Zeitraum von vier Monaten ab dem in Artikel 12 Unterabsatz 2 genannten ersten Tag der Anwendung und einen Vorgang innerhalb von sieben Tagen ab dem Zeitpunkt der Entladung im Gebiet der Union während der darauf folgenden drei Monate,
 - c) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs aus dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs, mit Transit durch das Gebiet der Union,
 - d) eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a und c.
3. „Zulässige Personenbeförderung mit Kraftomnibussen“ bezeichnet
 - a) die Fahrt mit einem Kraftomnibus zur Personenbeförderung aus dem Gebiet der Union in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs oder umgekehrt mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,
 - b) die Fahrt mit einem Kraftomnibus zur Personenbeförderung aus dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs, mit Transit durch das Gebiet der Union,
 - c) eine Fahrt ohne Fahrgäste in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a und b,
 - d) das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen im irischen Grenzgebiet im Rahmen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs und von Sonderformen des Linienverkehrs zwischen Irland und Nordirland bis zum 30. September 2019.
4. „Irishes Grenzgebiet“ bezeichnet die irischen Grafschaften, die an der Landgrenze zwischen Irland und Nordirland liegen.
5. „Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union“ bezeichnet ein Unternehmen, das Beförderungen im Güterkraftverkehr durchführt und Inhaber einer gültigen Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist.
6. „Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich“ bezeichnet ein im Vereinigten Königreich niedergelassenes Unternehmen, das zur Durchführung von Beförderungen im Güterkraftverkehr zugelassen und Inhaber einer gültigen Lizenz des Vereinigten Königreichs ist.
7. „Lizenz des Vereinigten Königreichs“ bezeichnet eine Lizenz, die einem Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich vom Vereinigten Königreich zum Zweck der Durchführung zulässiger grenzüberschreitender Güterbeförderungen erteilt wurde und eine einem Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich erteilte Lizenz zum Zweck der Durchführung zulässiger grenzüberschreitender Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen.
8. „Kraftomnibus“ bezeichnet ein im Vereinigten Königreich zugelassenes Kraftfahrzeug, das aufgrund seiner Bauweise und Ausrüstung für die Beförderung von mehr als neun Fahrgästen einschließlich des Fahrers geeignet und bestimmt ist.
9. „Linienverkehr“ bezeichnet die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei die Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.
10. „Sonderformen des Linienverkehrs“ bezeichnet Dienste im Linienverkehr unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste.

⁽⁷⁾ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).

11. „Personenkraftverkehrsunternehmer aus der Union“ bezeichnet ein Unternehmen, das Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen durchführt und Inhaber einer gültigen Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist.
12. „Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich“ bezeichnet ein im Vereinigten Königreich niedergelassenes Unternehmen, das zur Durchführung von Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen berechtigt und Inhaber einer gültigen Lizenz des Vereinigten Königreichs ist.
13. „Verkehrsunternehmer“ bezeichnet entweder einen Güterkraftverkehrsunternehmer oder einen Personenkraftverkehrsunternehmer.
14. „Wettbewerbsrecht“ bezeichnet das Recht, das sich auf das folgende Verhalten bezieht, sofern dieses sich auf Güter- oder Personenkraftverkehrsdienste auswirken könnte:
 - a) Verhalten, das besteht in
 - i) Vereinbarungen zwischen Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmern, Beschlüssen von Verbänden von Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmern und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken,
 - ii) Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung durch einen oder mehrere Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer,
 - iii) Maßnahmen, die das Vereinigte Königreich im Hinblick auf öffentliche Unternehmen und Unternehmen ergreift oder aufrechterhält, denen das Vereinigte Königreich besondere oder ausschließliche Rechte gewährt und die Ziffer i oder ii zuwiderlaufen, und
 - b) Zusammenschlüsse von Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmern, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern.
15. „Subvention“ bezeichnet einen Finanzbeitrag, der einem Verkehrsunternehmer von der Regierung oder einer anderen öffentlichen Stelle (unabhängig von der Verwaltungsebene) gewährt wird und mit dem ein Vorteil verbunden ist. Dazu zählen
 - a) die direkte Übertragung von Mitteln, z. B. Finanzhilfen, Darlehen oder Erhöhung des Eigenkapitals, die potenzielle direkte Übertragung von Mitteln und die Übernahme von Verbindlichkeiten wie Kreditbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Schutz vor Insolvenz oder Versicherungsleistungen,
 - b) der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fällige(n) Steuern,
 - c) die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen, die nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen oder
 - d) die Leistung von Zahlungen an einen Fördermechanismus, die Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle mit der bzw. zur Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Buchstaben a, b und c genannten Aufgaben, die normalerweise dem Staat oder sonstigen öffentlichen Stellen obliegen, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübten Praktiken besteht.

Ein von einer staatlichen oder einer sonstigen öffentlichen Stelle geleisteter Finanzbeitrag wird nicht als Gewährung eines Vorteils erachtet, wenn ein privater Marktteilnehmer, ausschließlich von Rentabilitätsaussichten geleitet, in derselben Situation wie die betreffende öffentliche Stelle denselben Finanzbeitrag geleistet hätte.
16. „Unabhängige Wettbewerbsbehörde“ bezeichnet eine für die Anwendung und Durchsetzung des Wettbewerbsrechts sowie die Kontrolle von Subventionen zuständige Behörde, die folgende Bedingungen erfüllt:
 - a) Die Behörde ist unabhängig und angemessen mit den für die Ausführung ihrer Aufgaben erforderlichen Ressourcen ausgestattet,
 - b) bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Ausübung ihrer Befugnisse verfügt die Behörde über die notwendigen Garantien für ihre Unabhängigkeit von politischen oder sonstigen externen Einflüssen und handelt unparteiisch, und
 - c) die Entscheidungen der Behörde werden gerichtlich überprüft.
17. „Diskriminierung“ bezeichnet eine nicht durch objektive Gründe gerechtfertigte Differenzierung beliebiger Art in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Güter- oder Personenkraftverkehrsdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, einschließlich öffentlicher Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden.
18. „Gebiet der Union“ bezeichnet die Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten, in denen der EUV und der AEUV unter den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen gelten.

*Artikel 3***Recht zur Durchführung zulässiger Güterbeförderungen**

- (1) Die Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich dürfen unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen zulässige Güterbeförderungen durchführen.
- (2) Zulässige Güterbeförderungen folgender Art können von im Vereinigten Königreich ansässigen natürlichen oder juristischen Personen durchgeführt werden, ohne dass eine Lizenz des Vereinigten Königreichs im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 erforderlich ist:
- a) die Beförderung von Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes,
 - b) die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen,
 - c) die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 t nicht übersteigt,
 - d) die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern,
 - e) die Beförderung von Gütern unter folgenden Voraussetzungen:
 - i) die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instand gesetzt worden sein,
 - ii) die Beförderung muss der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder — zum Eigengebrauch — außerhalb des Unternehmens dienen,
 - iii) die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Personal geführt werden, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde,
 - iv) die Güter befördernden Fahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet sein, wobei sie in letzterem Fall die in der Richtlinie 2006/1/EG genannten Voraussetzungen erfüllen müssen, und
 - v) diese Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.

*Artikel 4***Recht zur Erbringung von Linienverkehrsdiensten und Sonderformen des Linienverkehrs**

- (1) Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich dürfen zu den in dieser Verordnung niedergelegten Bedingungen zulässige Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs durchführen.
- (2) Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich müssen im Besitz einer vor dem Zeitpunkt der Geltung der Verordnung ausgestellten Genehmigung nach den Artikeln 6 bis 11 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 sein, um zulässige gewerbliche Personenbeförderungsdienste im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs zu erbringen.
- (3) Die nach Absatz 2 dieses Artikels weiterhin gültigen Genehmigungen können vorbehaltlich der Vorschriften und Verfahren nach den Artikeln 6 bis 11 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 bis höchstens 31. Dezember 2019 weiter für die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zwecke verwendet werden, wenn sie zu denselben Bedingungen erneuert oder hinsichtlich Haltestellen, Fahrpreisen oder Fahrplänen geändert wurden.
- (4) Nicht kommerzielle zulässige Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen ohne Erwerbszweck dürfen ohne eine Lizenz des Vereinigten Königreichs im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 von im Vereinigten Königreich ansässigen natürlichen oder juristischen Personen durchgeführt werden, wenn
- a) es sich bei der Beförderungstätigkeit lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person handelt und
 - b) die eingesetzten Fahrzeuge Eigentum der natürlichen oder juristischen Person sind oder von ihr auf Abzahlung gekauft wurden oder Gegenstand eines Langzeitleasingvertrags sind und von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person, von der natürlichen Person selbst oder von Personal, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm in Erfüllung einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde, geführt wird.

Diese Beförderungen sind von sämtlichen Genehmigungssystemen in der Union ausgenommen, sofern die Person, die die Tätigkeit ausübt, im Besitz einer vor dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung ausgestellten Genehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist.

(5) Wird die Beförderung durch einen Fahrtabschnitt unterbrochen, der mit einem anderen Verkehrsträger zurückgelegt wird, oder wird bei dieser Beförderung das Fahrzeug gewechselt, so berührt dies nicht die Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 5

Bilaterale Abkommen oder Vereinbarungen

Die Mitgliedstaaten dürfen in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, keine bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen mit dem Vereinigten Königreich aushandeln oder abschließen, die sich auf den Anwendungszeitraum dieser Verordnung beziehen. Unbeschadet bestehender multilateraler Vereinbarungen dürfen sie Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich keine anderen als die in dieser Verordnung eingeräumten Rechte in Bezug auf diesen Zeitraum gewähren.

Artikel 6

Soziale und technische Vorschriften

Im Rahmen der zulässigen Güter- oder Personenbeförderung nach Maßgabe dieser Verordnung müssen folgende Bestimmungen eingehalten werden:

- a) in Bezug auf Fahrpersonal und selbständige Kraftfahrer die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ festgelegten Anforderungen,
- b) in Bezug auf bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁹⁾,
- c) in Bezug auf Fahrtenschreiber im Straßenverkehr die in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁰⁾ genannten Anforderungen,
- d) in Bezug auf die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer die in der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹¹⁾ genannten Anforderungen,
- e) in Bezug auf die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Rates ⁽¹²⁾ festgelegten Anforderungen,
- f) in Bezug auf den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 92/6/EWG des Rates ⁽¹³⁾ festgelegten Anforderungen,
- g) in Bezug auf die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 91/671/EWG des Rates ⁽¹⁴⁾ festgelegten Anforderungen,
- h) in Bezug auf die Entsendung von Arbeitnehmern die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁵⁾ festgelegten Anforderungen,
- i) in Bezug auf die Fahrgastrechte die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁶⁾.

⁽⁸⁾ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).

⁽⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

⁽¹¹⁾ Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).

⁽¹²⁾ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

⁽¹³⁾ Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).

⁽¹⁴⁾ Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26).

⁽¹⁵⁾ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen (ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1).

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

*Artikel 7***Gleichwertigkeit der Rechte**

(1) Die Kommission überwacht die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt, und die Bedingungen für ihre Ausübung.

(2) Stellt die Kommission fest, dass die den Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte de jure oder de facto nicht denen gleichwertig sind, die den Verkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich im Rahmen dieser Verordnung gewährt werden, oder dass diese Rechte nicht allen Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gleichermaßen gewährt werden, so erlässt sie zur Wiederherstellung der Gleichwertigkeit unverzüglich delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 11, um:

- a) die Anwendung von Artikel 3 Absätze 1 und 2 oder von Artikel 4 Absätze 1 bis 4 dieser Verordnung auszusetzen, wenn den Verkehrsunternehmen der Union keine gleichwertigen oder nur minimale Rechte eingeräumt werden, oder
- b) die für Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich verfügbare zulässige Kapazität oder die Anzahl der Fahrten oder beides zu beschränken oder
- c) Betriebsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugtypen oder bezüglich der Bedingungen für die Verkehrsteilnahme einzuführen.

*Artikel 8***Fairer Wettbewerb**

(1) Die Kommission überwacht die Bedingungen, unter denen Verkehrsunternehmer aus der Union bei der Erbringung von Güter- und Personenkraftverkehrsdiensten im Sinne dieser Verordnung im Wettbewerb mit Verkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich stehen.

(2) Stellt die Kommission aufgrund einer der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Situationen fest, dass die Bedingungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels erheblich weniger günstig sind als die Bedingungen, die für die Verkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich gelten, so erlässt sie, um dem abzuweichen, unverzüglich delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 11, um

- a) die Anwendung von Artikel 3 Absätze 1 und 2 oder von Artikel 4 Absätze 1 bis 4 auszusetzen, wenn sich die Wettbewerbsbedingungen der Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich so sehr von denen der Verkehrsunternehmer aus der Union unterscheiden, dass die Erbringung der in Rede stehenden Dienstleistungen durch Letztere nicht für sie wirtschaftlich rentabel ist, oder
- b) die für Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich verfügbare zulässige Kapazität oder die Anzahl der Fahrten oder beides zu beschränken oder
- c) Betriebsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugtypen oder bezüglich der Bedingungen für die Verkehrsteilnahme einzuführen.

(3) Die delegierten Rechtsakte gemäß Absatz 2 werden unter den dort festgelegten Umständen erlassen, um in folgenden Situationen Abhilfe zu schaffen:

- a) Das Vereinigte Königreich gewährt Subventionen;
- b) das Vereinigte Königreich versäumt es, wettbewerbsrechtliche Vorschriften zu erlassen oder wirksam anzuwenden;
- c) das Vereinigte Königreich versäumt es, eine unabhängige Wettbewerbsbehörde einzurichten oder zu erhalten;
- d) das Vereinigte Königreich wendet in Bezug auf den Schutz der Arbeitnehmer, die Sicherheit, die Gefahrenabwehr oder den Umweltschutz Normen an, die weniger streng als nach Unionsrecht oder, in Ermangelung einschlägiger Unionsbestimmungen, weniger streng als die von allen Mitgliedstaaten angewandten Normen, auf jeden Fall jedoch weniger streng als die einschlägigen internationalen Normen sind;
- e) das Vereinigte Königreich wendet bei der Erteilung von Lizenzen für Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer Normen an, die weniger streng als die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ⁽¹⁷⁾ festgelegten Normen sind;

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABL L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

- f) das Vereinigte Königreich wendet in Bezug auf die Qualifikation und die Weiterbildung von Berufskraftfahrern Normen an, die weniger streng als die in der Richtlinie 2003/59/EG festgelegten Normen sind;
- g) das Vereinigte Königreich wendet Vorschriften für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren und die Besteuerung an, die von den Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁸⁾ abweichen;
- h) es liegt eine Diskriminierung von Verkehrsunternehmern aus der Union vor;
- (4) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann die Kommission von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs oder von Verkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich Informationen anfordern. Übermitteln diese Behörden die angeforderten Informationen nicht innerhalb der von der Kommission gesetzten angemessenen Frist oder übermitteln sie unvollständige Angaben, so kann die Kommission nach Absatz 2 verfahren.

Artikel 9

Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009

- (1) Im Rahmen der Beförderung von Gütern zwischen dem Gebiet der Union und dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs durch einen Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union, der im Rahmen von Rechten handelt, die vom Vereinigten Königreich gemäß Artikel 7 dieser Verordnung gewährt werden und gleichwertig mit den nach dieser Verordnung zuerkannten Rechten sind, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für den Fahrtabschnitt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug be- oder entladen wird.
- (2) Im Rahmen der Beförderung von Fahrgästen zwischen dem Gebiet der Union und dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs durch einen Personenkraftverkehrsunternehmer aus der Union, der im Rahmen von Rechten handelt, die vom Vereinigten Königreich gemäß Artikel 7 dieser Verordnung gewährt werden und gleichwertig mit den nach dieser Verordnung zuerkannten Rechten sind, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für den Fahrtabschnitt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

Artikel 10

Konsultation und Zusammenarbeit

- (1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten konsultieren die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs und arbeiten mit diesen zusammen, soweit dies erforderlich ist, um die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission auf Anfrage unverzüglich alle gemäß Absatz 1 dieses Artikels erhaltenen Informationen oder sonstige für die Umsetzung der Artikel 7 und 8 dieser Verordnung relevanten Informationen zur Verfügung.

Artikel 11

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 2 wird der Kommission bis zum 31. Dezember 2019 übertragen.
- (2) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts nach Artikel 7 Absatz 2 oder Artikel 8 Absatz 2 konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegten Grundsätzen.
- (3) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Artikel 12

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem Tag, an dem die Verträge gemäß Artikel 50 Absatz 3 EUV auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr finden.

Diese Verordnung gilt jedoch nicht, wenn bis zu diesem Zeitpunkt ein im Einklang mit Artikel 50 Absatz 2 EUV mit dem Vereinigten Königreich geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.

Die Geltungsdauer dieser Verordnung endet am 31. Dezember 2019.

⁽¹⁸⁾ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 25. März 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA
