



Rat der
Europäischen Union

049359/EU XXVI. GP
Eingelangt am 08/01/19

Brüssel, den 20. Dezember 2018
(OR. en)

15843/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0436 (COD)

TRANS 673
SOC 803
EMPL 605
MI 1035
COMPET 902
CODEC 2433
PREP-BXT 67

VORSCHLAG

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 20. Dezember 2018

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2018) 895 final

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güterkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland aus der Union

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 895 final.

Anl.: COM(2018) 895 final



Brüssel, den 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im
Güterkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs von
Großbritannien und Nordirland aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass bei einer Nichtratifizierung des Austrittsabkommens¹ das Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 (dem „Austrittsdatum“) nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.

In der Union wird die Freiheit der Güterkraftverkehrsunternehmer aus den Mitgliedstaaten (Güterkraftverkehrsunternehmer in der Union), grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu erbringen, in erster Linie auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009² geregelt, in der die gemeinsamen Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs festgelegt sind.

In Ermangelung eines Austrittsabkommens würden Güterkraftverkehrsdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten nicht mehr durch die genannte Verordnung geregelt. Dadurch würden die Gemeinschaftslizenzen, die vom Vereinigten Königreich bis zum Austrittsdatum für Güterkraftverkehrsunternehmer ausgestellt wurden, ihre Gültigkeit und damit die Inhaber solcher Lizenzen den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt der Union verlieren. Ebenso würden die Güterkraftverkehrsunternehmer in der Europäischen Union den automatischen Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage der bestehenden Gemeinschaftslizenzen verlieren.

Daraus folgt, dass es in Ermangelung eines Austrittsabkommens ab dem 30. März 2019 keine unionsrechtliche Grundlage für die Erbringung von Güterkraftverkehrsdiensten zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten durch Güterkraftverkehrsunternehmer mehr geben würde. Das multilaterale Quotensystem der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) würde den einzigen Rechtsrahmen für die Fortsetzung dieser Dienste bilden, sofern der Güterkraftverkehrsunternehmer im Besitz einer CEMT-Genehmigung ist. Ein Fahrzeug, für das eine CEMT-Genehmigung vorliegt, kann Güter zwischen allen 43 Teilnehmerländern des Systems (26 der EU-27-Mitgliedstaaten (alle außer Zypern), das Vereinigte Königreich und 16 weitere Länder) befördern. Im Anschluss an eine Beförderung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr aus dem Land der Zulassung des Fahrzeugs in ein anderes CEMT-Land können bis zu drei Beförderungen, an denen das Land der Zulassung nicht beteiligt ist, durchgeführt werden, bevor das Fahrzeug in das Zulassungsland zurückkehren muss.

Die Zahl der CEMT-Genehmigungen für jeden Mitgliedstaat ist begrenzt und sie werden von den zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene ausgegeben. Die Genehmigungen für 2019 wurden bereits ausgegeben und ihre Zahl kann nicht kurzfristig erhöht werden. Die CEMT-Quoten werden jährlich festgelegt und alle Änderungen der

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² 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).

Anzahl der Genehmigungen, die einem CEMT-Land zugeteilt wurden, müssen von allen CEMT-Ländern einstimmig angenommen werden.

2019 wird es beispielsweise Jahresgenehmigungen für 23 252 in der EU-27 zugelassene Fahrzeuge geben. Darüber hinaus wird es 984 Jahresgenehmigungen für das Vereinigte Königreich und 23 472 Jahresgenehmigungen für Fahrzeuge aus anderen am System teilnehmenden Ländern geben. Angesichts des Volumens der Güterkraftverkehrsdienste und der zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten auf der Straße beförderten Güter (rund 50 Mio. t im Jahr 2017, davon etwa 30 Mio. t aus der EU-27 in das Vereinigte Königreich und etwa 20 Mio. t aus dem Vereinigten Königreich in die EU-27) genügt es derzeit offensichtlich nicht, sich ausschließlich auf das CEMT-Quotensystem zu verlassen, um in Ermangelung eines Austrittsabkommens unmittelbar nach dem Austrittsdatum die grundlegende Konnektivität im Güterkraftverkehr sicherzustellen. Die Union und die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass innerhalb des CEMT-Systems eine ausreichende Anzahl von Genehmigungen zur Verfügung steht, um eine grundlegende Konnektivität zu gewährleisten.

Der Güterkraftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten wird fast ausschließlich von Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich und aus der Union durchgeführt. Der Verlust des Rechts dieser Unternehmer, Güterkraftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Mitgliedstaaten durchzuführen, würde zu schwerwiegenden Störungen, auch im Hinblick auf die öffentliche Ordnung, führen.

Daher ist es angebracht, dass die Union vorübergehende und befristete Notfallmaßnahmen ergreift, um solche potenziell störenden Auswirkungen auf die Konnektivität abzumildern.

In ihrer Mitteilung „Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union am 30. März 2019: Ein Aktionsplan für den Notfall“ vom 13. November 2018³ kündigte die Kommission ihre Absicht an, eine Reihe von Notfallmaßnahmen vorzuschlagen, um der Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass das Vereinigte Königreich ohne ein Austrittsabkommen aus der Union austreten könnte. In Bezug auf den Straßenverkehr wies die Kommission darauf hin, dass CEMT-Genehmigungen nur ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich als bislang ermöglichen würden.

Der Europäische Rat (Arbeitsgruppe „Artikel 50“) hat am 13. Dezember 2018 erneut dazu aufgerufen, die Vorbereitung auf die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs auf allen Ebenen zu intensivieren und dabei allen möglichen Folgen Rechnung zu tragen. Dieser Rechtsakt ist Teil des Maßnahmenpakets, das die Kommission als Reaktion auf diesen Appell annimmt.

Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen daher befristete Maßnahmen zur Regelung des Güterkraftverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nach dessen Austritt aus der Union festgelegt werden (Artikel 1). Mit diesen Maßnahmen soll die grundlegende Konnektivität für einen streng begrenzten Zeitraum aufrechterhalten werden (Artikel 9).

Zunächst (Artikel 3) sollen mit der vorgeschlagenen Verordnung Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich einseitig Rechte für die bilaterale Beförderung gewährt werden, damit diese weiterhin Güter zwischen den jeweiligen Gebieten befördern können.

³ COM(2018) 880 final.

Die Rechte werden den Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich unter dem Vorbehalt gewährt, dass das Vereinigte Königreich die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union für den Güterkraftverkehr einhält (Artikel 4) und Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union gleichwertige Rechte gewährt. Durch die vorgeschlagene Verordnung wird ein Mechanismus festgelegt (Artikel 5), mit dem sichergestellt werden soll, dass die den Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union im Vereinigten Königreich gewährten Rechte denjenigen Rechten gleichwertig sind, die den Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich im Rahmen der vorgeschlagenen Verordnung gewährt werden. Ist dies nicht der Fall, so ist die Kommission befugt, die erforderlichen Maßnahmen zu erlassen, um im Wege delegierter Rechtsakte hier Abhilfe zu schaffen, indem beispielsweise die für Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich verfügbare zulässige Kapazität oder die Anzahl der Fahrten oder beides beschränkt wird. Die Bewertung der Gleichwertigkeit und die Annahme von Abhilfemaßnahmen durch die Kommission sind nicht auf eine strenge, formale Entsprechung zwischen den beiden Rechtsordnungen beschränkt, denn zwischen den jeweiligen Märkten bestehen deutliche Unterschiede, weshalb ein rein spiegelbildlicher Ansatz, der im Endeffekt den Interessen der Union zuwiderlaufen könnte, vermieden werden soll.

Die vorgeschlagene Verordnung zielt zwar darauf ab, die grundlegende Konnektivität im Güterkraftverkehr vorübergehend zu gewährleisten, sieht jedoch einen flexiblen Mechanismus vor, mit dem sichergestellt werden soll, dass im Wettbewerb zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union und aus dem Vereinigten Königreich faire und gleiche Bedingungen herrschen, sobald das Vereinigte Königreich nicht länger an Unionsrecht gebunden ist. Gleiche Wettbewerbsbedingungen erfordern, dass das Vereinigte Königreich selbst nach dem Austritt nach wie vor im Bereich des Güterverkehrs ausreichend hohe und vergleichbare Standards anwendet, und zwar in Bezug auf: fairen Wettbewerb einschließlich der Regulierung von Kartellen, Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und Fusionen; Verbot ungerechtfertigter staatlicher Subventionen; Schutz der Arbeitnehmer und ein hohes Sicherheitsniveau im Straßenverkehr; Umweltschutz; Sicherheit und Gefahrenabwehr; Erteilung von Lizenzen für Güterkraftverkehrsunternehmer oder die Qualifikation, Ausbildung und ärztliche Kontrolle von Berufskraftfahrern. Außerdem muss gewährleistet sein, dass Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union im Vereinigten Königreich weder de jure noch de facto benachteiligt werden. Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird deshalb die Kommission damit beauftragt (Artikel 6), die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union und aus dem Vereinigten Königreich zu überwachen, und sie wird ermächtigt, im Wege von delegierten Rechtsakten die erforderlichen Maßnahmen zu erlassen, um sicherzustellen, dass jederzeit einheitliche Bedingungen gelten.

Die erforderlichen Verfahren werden festgelegt, damit die Mitgliedstaaten und die Kommission sicherstellen können, dass Güterkraftverkehrsunternehmer, die im Rahmen dieser Verordnung Güter in die Union befördern, vom Vereinigten Königreich im Einklang mit den einschlägigen Normen lizenziert oder zertifiziert sind, dass alle einschlägigen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und der Union eingehalten werden und dass nicht über die gewährten Rechte hinausgegangen wird.

Es wird nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, keine bilateralen Güterkraftverkehrsabkommen mit dem Vereinigten Königreich aushandeln oder abschließen dürfen, und dass sie auch nicht anderweitig Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich im Zusammenhang mit dem Güterkraftverkehr andere Rechte als die

in dieser Verordnung gewährten Rechte einräumen dürfen (Artikel 3). Die zuständigen Behörden können gleichwohl in dem Umfang zusammenarbeiten, der für die ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung erforderlich ist (Artikel 7), damit das Management der Güterkraftverkehrsdienste, die nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs weiterhin unter dessen Ägide erbracht werden, so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Diese vorgeschlagene Verordnung ist als „lex specialis“ gedacht, um einige der Folgen zu bewältigen, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Unionsvorschriften für den Güterkraftverkehr, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, ab dem Austritt des Vereinigten Königreichs und in Ermangelung eines Austrittsabkommens nicht mehr für den Güterkraftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den übrigen Mitgliedstaaten gelten. Die vorgeschlagenen Bedingungen sind auf das in dieser Hinsicht erforderliche Maß beschränkt, um unverhältnismäßige Störungen, auch im Hinblick auf die öffentliche Ordnung, zu vermeiden. Sie sollen nur für einen begrenzten Zeitraum gelten. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften und insbesondere mit der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Dieser Vorschlag ergänzt die Unionsvorschriften zur Regelung des Güterkraftverkehrs, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009. Der spezifische Zweck und Kontext dieser Verordnung sowie ihr unilateraler Charakter erfordern zwangsläufig einen restriktiven Ansatz bei der Gewährung von Rechten sowie besondere Bestimmungen zur Wahrung gleichwertiger Rechte und gleicher Wettbewerbsbedingungen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Dieser Artikel bildet die Grundlage für die Annahme von Rechtsvorschriften der EU, insbesondere i) gemeinsamen Regeln für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten aufgestellt werden (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe a AEUV), ii) die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festgelegt werden (Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe b AEUV).

- **Subsidiarität**

Gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist die Zuständigkeit für einschlägige Abkommen mit Drittländern der Union vorbehalten. In Ermangelung eines solchen Abkommens würde mit diesem Vorschlag für einen Rechtsakt die grundlegende Konnektivität geschaffen, sofern nach dem Recht des Vereinigten Königreichs gleichwertige Rechte eingeräumt werden. Diese Konnektivität würde in gleicher Weise für den Verkehr zu und von allen Punkten in der Union gewährleistet, sodass Beeinträchtigungen im Binnenmarkt vermieden werden. Maßnahmen auf Unionsebene sind daher unerlässlich und das Ergebnis könnte nicht durch Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Verordnung wird als verhältnismäßig erachtet, da mit ihr unverhältnismäßige Störungen in einer Weise vermieden werden können, die zudem gleiche Wettbewerbsbedingungen für Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union gewährleistet. Sie geht nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus. Dies gilt insbesondere für die Bedingungen, zu denen die einschlägigen Rechte gewährt werden, unter anderem was die Gewährung gleichwertiger Rechte durch das Vereinigte Königreich und einen fairen Wettbewerb betrifft, sowie für die Befristung der Regelung.

- **Wahl des Instruments**

Da der Rechtsakt eng mit der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 verbundene Angelegenheiten regelt und, wie jene Verordnung, dazu dient, vollständig harmonisierte Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, sollte für ihn die Form einer Verordnung gewählt werden. Diese Form trägt auch am besten der Dringlichkeit der Situation/des Kontextes Rechnung, da die bis zum Austritt verbleibende Zeit (ohne den Abschluss eines Austrittsabkommens) zu kurz ist, um die Bestimmungen einer Richtlinie umzusetzen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Dies entfällt aufgrund des außergewöhnlichen, vorübergehenden und einmaligen Charakters des Ereignisses, das diesen Vorschlag erforderlich macht und das nicht mit den Zielen der bestehenden Rechtsvorschriften in Zusammenhang steht.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Herausforderungen, die sich aus dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU ergeben, und mögliche Lösungen wurden von zahlreichen Interessenträgern und Vertretern der Mitgliedstaaten zur Sprache gebracht.

Dabei wurde in allen Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass eine regulatorische Maßnahme erforderlich ist, um ein gewisses Maß an Konnektivität im Güterkraftverkehr aufrechtzuerhalten. Bezüglich des Zugangs zum Güterkraftverkehrsmarkt der Union können die Interessenträger keine eigenen Notfallmaßnahmen ergreifen, um die negativen Folgen für den Fall abzumildern, dass kein Austrittsabkommen geschlossen wird.

Am 29. November 2018 organisierte die Kommission für die Arbeitsgruppe „Artikel 50“ des Rates einen EU-27-Workshop zur Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU, in dessen Rahmen die Vertreter der Mitgliedstaaten insbesondere die Notwendigkeit betonten, auf EU-Ebene Notfallmaßnahmen zu verabschieden, um eine grundlegende Konnektivität zwischen den EU-27 und dem Vereinigten Königreich zu gewährleisten, falls kein Austrittsabkommen geschlossen wird. Insbesondere wurde hervorgehoben, dass das multilaterale Quotensystem der CEMT angesichts seiner quantitativen und qualitativen Beschränkungen keine ausreichende und angemessene Alternative darstellt.

Diese Stellungnahmen wurden bei der Ausarbeitung des Vorschlags gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Der Kommission wurden von den einschlägigen Interessenträgern Bewertungen unterschiedlichster Art hinsichtlich der Folgen des Austritts des Vereinigten Königreichs für den Güterkraftverkehrssektor übermittelt. Aus diesen Bewertungen geht hervor, dass die einzige im Güterkraftverkehrssektor verfügbare Alternativoption, nämlich das multilaterale Quotensystem der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), nicht ausreichen würde, um dem Bedarf des Sektors gerecht zu werden. Der Mangel an für 2019 verfügbaren Genehmigungen (siehe oben) würde wahrscheinlich zu erheblichen Störungen führen, und der bilaterale Güterkraftverkehr (jährlich rund 50 Mio. t) wäre möglicherweise nicht mehr vollständig abgedeckt. Über 80 % des Güterkraftverkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU-27 werden derzeit von in der EU-27 niedergelassenen Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt. Es liegt im Interesse der EU-27, einen Rahmen zu schaffen, durch den der bilaterale Güterkraftverkehr nicht übermäßig eingeschränkt wird.

- **Folgenabschätzung**

Eine Folgenabschätzung ist aufgrund der außergewöhnlichen Situation und des begrenzten Bedarfs während des Zeitraums, in dem die Statusänderung des Vereinigten Königreichs durchgeführt wird, nicht notwendig. Materiell und rechtlich andere als die vorgeschlagenen Optionen sind nicht verfügbar.

- **Grundrechte**

Dieser Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güterkraftverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs von 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 Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach der Mitteilung der Austrittsabsicht, 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 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ ergeben, beendet.

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ 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).

- (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 Güterkraftverkehrsunternehmen die Durchführung von Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs und den übrigen 27 Mitgliedstaaten 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) Um ihrem vorübergehenden Charakter Rechnung zu tragen, sollten die Maßnahmen auf einen kurzen Zeitraum begrenzt sein, damit die notwendigen Vorkehrungen für eine grundlegende Konnektivität im Rahmen des CEMT-Systems getroffen werden können, und zwar unbeschadet möglicher Verhandlungen und des Inkrafttretens eines künftigen Abkommens über den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich.
- (6) In Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (7) Diese Verordnung sollte umgehend in Kraft treten und ab dem Tag, der auf den Tag folgt, ab dem die Verträge keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich finden, gelten, es sei denn, bis zu diesem Zeitpunkt ist ein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten.
- (8) Soweit dies erforderlich ist, um den Marktbedürfnissen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Gleichwertigkeit der Rechte, die die Union den Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich gewährt, mit denjenigen Rechten, die das Vereinigte Königreich den Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt, wiederherzustellen und unlauteren Wettbewerb zum Nachteil der Verkehrsunternehmer aus der Union zu beheben. Es ist 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung der delegierten 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 –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anwendungsbereich

Mit dieser Verordnung werden vorläufige Maßnahmen für den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland (im Folgenden das „Vereinigte Königreich“) nach dessen Austritt aus der Union festgelegt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

- (1) „Fahrzeug“ 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. Das Fahrzeug kann dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet worden sein, wobei es in letzterem Fall die Voraussetzungen der Richtlinie 2006/1/EG⁷ erfüllen muss;
- (2) „bilaterale Beförderung“
 - (a) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei der sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort im Gebiet der Union bzw. im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs befinden,
 - (b) eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß Buchstabe a;
- (3) „Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union“ ein Unternehmen, das Beförderungen im Güterkraftverkehr durchführt und Inhaber einer gültigen Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist;
- (4) „Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich“ ein im Vereinigten Königreich niedergelassenes Unternehmen, das zur Durchführung von Beförderungen im Güterkraftverkehr berechtigt und Inhaber einer gültigen Lizenz des Vereinigten Königreichs ist;

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).

- (5) „Lizenz des Vereinigten Königreichs“ eine vom Vereinigten Königreich zum Zweck der Durchführung grenzüberschreitender Beförderungen einschließlich bilateraler Beförderungen erteilte Lizenz;
- (6) „Wettbewerbsrecht“ das Recht, das sich auf das folgende Verhalten bezieht, sofern dieses sich auf Güterkraftverkehrsdienste auswirken könnte:
- (a) Verhalten, das besteht in
 - i) Vereinbarungen zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen, Beschlüssen von Verbänden von Güterkraftverkehrsunternehmen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken;
 - ii) Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung durch einen oder mehrere Güterkraftverkehrsunternehmer;
 - 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 den Ziffern i oder ii zuwiderlaufen; und
 - (b) Zusammenschlüsse von Güterkraftverkehrsunternehmen, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern;
- (7) „Subvention“ einen Finanzbeitrag, der einem Güterkraftverkehrsunternehmer 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, potenzielle direkte Übertragungen von Mitteln, 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;

- (8) „unabhängige Wettbewerbsbehörde“ 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) die Behörde nimmt ihre Aufgaben und Befugnisse unabhängig von politischer oder sonstiger externer Einflussnahme unparteiisch wahr; und
 - (c) die Entscheidungen der Behörde werden gerichtlich überprüft;
- (9) „Diskriminierung“ jede durch keine objektiven Gründe gerechtfertigte Differenzierung in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Güterkraftverkehrsdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, einschließlich öffentlicher Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden;
- (10) „Gebiet der Union“ die Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten, in denen der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union unter den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen gelten.

Artikel 3

Recht zur Durchführung bilateraler Beförderungen

1. Die Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich können unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen bilaterale Beförderungen durchführen.
2. Bilaterale Beförderungen folgender Art können von im Vereinigten Königreich ansässigen natürlichen oder juristischen Personen durchgeführt werden, ohne dass eine Lizenz des Vereinigten Königreichs im Sinne des Artikels 2 Absatz 5 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 Arzneimitteln, 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 wurden 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 in Erfüllung 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 Voraussetzungen der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (12) erfüllen müssen; und
 - v) diese Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.
3. Die Mitgliedstaaten dürfen in unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Angelegenheiten keine bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen mit dem Vereinigten Königreich aushandeln oder abschließen. Unbeschadet bestehender multilateraler Vereinbarungen dürfen sie Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich keine anderen als die in dieser Verordnung eingeräumten Rechte gewähren.

Artikel 4

Soziale und technische Vorschriften

Im Rahmen der bilateralen Beförderung 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 Rates⁸ festgelegten Anforderungen;
- (b) in Bezug auf bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹;

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).

- (c) in Bezug auf Fahrtschreiber im Straßenverkehr die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰;
- (d) in Bezug auf die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Rates¹¹ festgelegten Anforderungen ;
- (e) in Bezug auf den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 92/6/EG des Rates¹² festgelegten Anforderungen;
- (f) 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 Rates¹³ festgelegten Anforderungen;
- (g) in Bezug auf die Entsendung von Arbeitnehmern die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ festgelegten Anforderungen.

Artikel 5

Gleichwertigkeit der Rechte

1. Die Kommission überwacht die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt, und die Bedingungen für ihre Ausübung.
2. Stellt sie fest, dass die den Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte de jure oder de facto nicht denen

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 Fahrtschreiber 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 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. 5).

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

gleichwertig sind, die den Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich im Rahmen dieser Verordnung gewährt werden, oder dass diese Rechte nicht allen Güterkraftverkehrsunternehmern aus der Union gleichermaßen gewährt werden, kann die Kommission zur Wiederherstellung der Gleichwertigkeit im Wege von delegierten Rechtsakten

- (a) die für Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich verfügbare zulässige Kapazität oder die Anzahl der Fahrten oder beides beschränken;
- (b) die Anwendung dieser Verordnung aussetzen; oder
- (c) sonstige zweckdienliche Maßnahmen treffen.

Artikel 6

Fairer Wettbewerb

1. Die Kommission überwacht die Bedingungen, unter denen Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union im Wettbewerb mit Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich bei der Erbringung von Güterkraftverkehrsdiensten im Sinne dieser Verordnung stehen.
2. Stellt die Kommission aufgrund einer der in Absatz 3 genannten Situationen fest, dass die genannten Bedingungen erheblich weniger günstig sind als die Bedingungen, die für die Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich gelten, so kann die Kommission, um dem abzuhelpfen, im Wege von delegierten Rechtsakten
 - (a) die für Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich verfügbare zulässige Kapazität oder die Anzahl der Fahrten oder beides beschränken;
 - (b) die Anwendung dieser Verordnung aussetzen; oder
 - (c) sonstige zweckdienliche Maßnahmen treffen.
3. Delegierte Rechtsakte nach Absatz 2 können erlassen werden, 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 oder die Erteilung von Lizenzen an Güterkraftverkehrsunternehmer oder die Qualifikation,

Ausbildung und ärztliche Kontrolle von Berufskraftfahrern 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 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 abweichen¹⁵; und
 - (f) jede Form der Diskriminierung von Güterkraftverkehrsunternehmen aus der Union.
4. Für die Zwecke des Absatzes 1 kann die Kommission von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs oder von Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich Informationen anfordern. Übermitteln die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs oder die Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich 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 7

Konsultation und Zusammenarbeit

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten konsultieren die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs und arbeiten mit diesen zusammen, sofern dies erforderlich ist, um die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten.
2. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission auf Anfrage unverzüglich alle gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen oder sonstige für die Umsetzung von Artikel 5 und Artikel 6 dieser Verordnung relevanten Informationen zur Verfügung.

Artikel 8

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts nach Artikel 5 Absatz 2 oder Artikel 6 Absatz 2 konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016* niedergelegten Grundsätzen.

¹⁵ 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).

2. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Artikel 9

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

Sie gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Verträge gemäß Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union keine Anwendung mehr auf das Vereinigte Königreich finden.

Diese Verordnung gilt jedoch nicht, wenn zu diesem Zeitpunkt ein gemäß Artikel 50 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.

Diese Verordnung gilt bis zum 31. Dezember 2019.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident