



EUROPAISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im
Güter- und Personenverkehr nach dem Ende des im Abkommen über den Austritt
des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen
Union und der Europäischen Atomgemeinschaft genannten Übergangszeitraums**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele des Vorschlags**

Am 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union ausgetreten. Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft¹ (im Folgenden das „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates² abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum gemäß Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020.

Am 25. Februar 2020 hat der Rat den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über ein neues Partnerschaftsabkommen³ angenommen. Wie aus den Verhandlungsrichtlinien hervorgeht, deckt die Ermächtigung unter anderem die Elemente ab, die erforderlich sind, um die Beziehungen zum Vereinigten Königreich im Kraftverkehr nach Ende des Übergangszeitraums umfassend zu behandeln.

Es ist jedoch ungewiss, ob bis zum Ende dieses Zeitraums ein Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich über ihre künftigen Beziehungen in diesem Bereich in Kraft getreten sein wird.

Alle Rechte und Pflichten, die sich aus dem Unionsrecht in Bezug auf den Zugang zum Kraftverkehrsmarkt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009⁴ und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009⁵ ergeben, werden am 31. Dezember 2020 mit dem Ende des durch das Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums beendet. Dadurch werden die Gemeinschaftslizenzen, die vom Vereinigten Königreich bis zum Austrittsdatum für Güterkraftverkehrsunternehmer und Kraftomnibusunternehmer ausgestellt wurden, ihre Gültigkeit und damit die Inhaber solcher Lizenzen den Zugang zum Güter- bzw. Personenkraftverkehrsmarkt der Union verlieren. Ebenso werden die Güterkraftverkehrsunternehmer und Kraftomnibusunternehmer in der Europäischen Union den automatischen Zugang zum Güter- bzw. Personenkraftverkehrsmarkt des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage der bestehenden Gemeinschaftslizenzen verlieren.

Folglich würde – in Ermangelung eines einschlägigen Abkommens zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich – nach dem Ende des Übergangszeitraums das multilaterale Quotensystem der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) den einzig

¹ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

² Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

³ ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 53.

⁴ 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).

⁵ 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).

verfügbarer Rechtsrahmen für die Fortsetzung der Güterkraftverkehrsdienste 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-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 die Genehmigungen für 2021 wurden von den zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene bereits ausgegeben. Ihre Zahl kann nicht kurzfristig erhöht werden. Die CEMT-Quoten werden jährlich festgelegt und alle Änderungen der Anzahl der Genehmigungen, die einem CEMT-Land zugeteilt wurden, müssen von allen CEMT-Ländern einstimmig angenommen werden.

Wie bereits in der am 25. März 2019 angenommenen Verordnung (EU) 2019/501 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ hervorgehoben wurde, genügt es angesichts des Umfangs der Güterkraftverkehrsdienste und der Menge der zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union auf der Straße beförderten Güter (rund 51 Mio. t im Jahr 2019, davon etwa 29 Mio. t aus der Union in das Vereinigte Königreich und etwa 22 Mio. t aus dem Vereinigten Königreich in die Union) derzeit offensichtlich nicht, sich ausschließlich auf das CEMT-Quotensystem zu verlassen, um unmittelbar nach dem Ende des Übergangszeitraums die grundlegende Konnektivität im Güterkraftverkehr sicherzustellen.

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

Was den Personenkraftverkehr betrifft, so ist in Ermangelung eines einschlägigen Abkommens zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen⁷ („Interbus-Übereinkommen“) der einzige verfügbare Rechtsrahmen, der nach dem Ende des Übergangszeitraums als Grundlage für den Personenkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich dienen könnte. Das Vereinigte Königreich hat am 29. Oktober 2020 seine Beitrittsurkunde zum Interbus-Übereinkommen hinterlegt. Es wird somit am 1. Januar 2021 eigenständige Vertragspartei des Interbus-Übereinkommens. Das Interbus-Übereinkommen gilt jedoch nur für den Gelegenheitsverkehr und ist daher angesichts der hohen Zahl von Personen, die weiterhin zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich reisen möchten, nicht geeignet, die Störungen zu beheben, die sich aus dem Ende der Anwendung des Unionsrechts auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich ergeben. Die Vertragsparteien haben ein Protokoll zum Interbus-Übereinkommen ausgehandelt, das die Personenbeförderung im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen umfasst; es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass es

⁶ 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 (ABl. L 85 vom 27.3.2019, S. 39).

⁷ ABl. L 321 vom 26.11.2002, S. 13.

rechtzeitig in Kraft treten wird, um eine tragfähige Alternativlösung für den Zeitraum unmittelbar nach dem Ende des Übergangszeitraums zu bieten. Daher werden die derzeitigen Instrumente dem Bedarf der Personenbeförderung im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen der Union einerseits und dem Vereinigten Königreich andererseits nicht gerecht.

Der grenzüberschreitende Personenkraftverkehr zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf 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. Es gibt kein Instrument, das der Notwendigkeit Rechnung tragen könnte, dass Kraftomnibusunternehmen, die Linienverkehr oder Sonderformen des Linienverkehrs durchführen, Fahrgäste in Gebieten auf der anderen Seite der Grenze aufnehmen und absetzen. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit vieler grenzüberschreitender Verkehrsdienste ist jedoch ohne das Recht, Kabotagebeförderungen durchzuführen, gefährdet. Daher ist es angebracht, dass die Union vorübergehende und befristete Notfallmaßnahmen ergreift, um solche potenziell störenden Auswirkungen auf die Konnektivität zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich abzumildern.

Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen daher befristete Maßnahmen festgelegt werden, um den Güterkraftverkehr sowie die Personenbeförderung im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs zwischen der Union einerseits und dem Vereinigten Königreich andererseits nach dem Ende des Übergangszeitraums gemäß Artikel 126 des Austrittsabkommens zu regeln (Artikel 1). Mit diesen Maßnahmen soll die grundlegende Konnektivität für einen streng begrenzten Zeitraum aufrechterhalten werden (Artikel 2).

Gibraltar fällt nicht in den räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung und die in der Verordnung enthaltenen Verweise auf das Vereinigte Königreich schließen Gibraltar nicht ein.

Zunächst (Artikel 3) sollen mit der vorgeschlagenen Verordnung Güterkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich einseitig Rechte für die bilaterale Beförderung gewährt werden, damit diese weiterhin Güter zwischen ihrem Hoheitsgebiet und der Union befördern können.

Die vorgeschlagene Verordnung sieht ferner vor (Artikel 4), im Vereinigten Königreich niedergelassenen Personenkraftverkehrsunternehmern einseitig Rechte für die bilaterale Personenbeförderung im Linienverkehr oder in Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zu gewähren, damit sie weiterhin Fahrgäste zwischen ihrem Hoheitsgebiet und der Union befördern können. Darüber hinaus sieht die Verordnung die einseitige Gewährung des Rechts vor, im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland im irischen Grenzgebiet Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen.

Die Rechte werden Kraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich unter dem Vorbehalt gewährt, dass das Vereinigte Königreich die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union für den Güter- und den Personenkraftverkehr einhält (Artikel 6) und Kraftverkehrsunternehmern aus der Union gleichwertige Rechte gewährt. Durch die vorgeschlagene Verordnung wird ein Mechanismus festgelegt (Artikel 7), mit dem sichergestellt werden soll, dass die den Kraftverkehrsunternehmern aus der Union im Vereinigten Königreich gewährten Rechte denjenigen Rechten gleichwertig sind, die den Kraftverkehrsunternehmern 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 Kraftverkehrsunternehmer 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, vorübergehend eine grundlegende Konnektivität für den Güter- und Personenkraftverkehr zu gewährleisten, sieht jedoch einen flexiblen Mechanismus vor, mit dem sichergestellt werden soll, dass im Wettbewerb zwischen den Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union aus dem Vereinigten Königreich und den Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmern faire und gleiche Bedingungen herrschen. Gleiche Wettbewerbsbedingungen erfordern, dass das Vereinigte Königreich selbst nach dem Ende des Übergangszeitraums nach wie vor im Bereich des Güter- und Personenkraftverkehrs 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 Kraftverkehrsunternehmer oder die Qualifikation, Ausbildung und ärztliche Kontrolle von Berufskraftfahrern. Außerdem muss gewährleistet sein, dass Kraftverkehrsunternehmer 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 8), die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Kraftverkehrsunternehmern aus der Union einerseits und aus dem Vereinigten Königreich andererseits zu überwachen, und sie wird ermächtigt, im Wege delegierter Rechtsakte die erforderlichen Maßnahmen zu erlassen, um sicherzustellen, dass jederzeit einheitliche Bedingungen gelten.

Die erforderlichen Verfahren werden festgelegt, damit die Mitgliedstaaten und die Kommission überprüfen können, ob Kraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich, die im Rahmen dieser Verordnung Güter oder Personen befördern, 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.

Die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 gelten bereits bei Beförderungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland für die in einem Mitgliedstaat, der im Transit durchfahren wird, zurückgelegte Wegstrecke. Es muss sichergestellt werden, dass diese Verordnungen auch für die in dem Mitgliedstaat der Bed- oder Entladung (im Güterkraftverkehr) sowie für die in dem Mitgliedstaat, in dem Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden (im Personenkraftverkehr), zurückgelegte Wegstrecke gelten (Artikel 9). Durch eine solche Erweiterung des Anwendungsbereichs wird sichergestellt, dass Verkehrsunternehmer aus der Union Beförderungen im Dreiländerverkehr in das Vereinigte Königreich oder aus dem Vereinigten Königreich durchführen sowie zusätzliche Haltestellen im Personenkraftverkehr bedienen können.

Es wird nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, keine bilateralen Kraftverkehrsabkommen mit dem Vereinigten Königreich aushandeln oder abschließen

dürfen, und dass sie auch nicht anderweitig Kraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich andere Rechte als die in dieser Verordnung gewährten Rechte einräumen dürfen (Artikel 5). Die zuständigen Behörden können gleichwohl in dem Umfang zusammenarbeiten, der für die ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung erforderlich ist (Artikel 10), damit das Management des Güter- und Personenkraftverkehrs, der nach dem 31. Dezember 2020 weiterhin erbracht wird, so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Artikel 11 enthält die Vorschriften für die Ausübung der der Kommission übertragenen Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, um sicherzustellen, dass die den Kraftverkehrsunternehmern aus der Union im Vereinigten Königreich gewährten Rechte denjenigen Rechten gleichwertig sind, die den Kraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich gewährt werden, und dass die Kraftverkehrsunternehmer aus der Union im Vereinigten Königreich nicht benachteiligt werden.

In Artikel 12 wird festgelegt, dass die Geltungsdauer dieser Verordnung ab dem Ende des durch das Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums beginnt, sofern kein Abkommen mit dem Vereinigten Königreich über den Kraftverkehr in Kraft getreten ist, und spätestens am 30. Juni 2021 endet. Die Geltungsdauer der Verordnung wird zu einem früheren Zeitpunkt enden, wenn vor diesem Zeitpunkt ein Abkommen mit dem Vereinigten Königreich über den Kraftverkehr in Kraft tritt oder gegebenenfalls vorläufig angewandt wird. Mit Ausnahme der besonderen Bestimmungen, die im irischen Grenzgebiet im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland gelten, endet die Geltungsdauer der Verordnung im Hinblick auf die Bestimmungen über den Personenkraftverkehr auch dann zu einem früheren Zeitpunkt, wenn das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Linienverkehr und Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs mit Kraftomnibussen für die Union und für das Vereinigte Königreich in Kraft tritt.

Dieser Rechtsakt ist Teil des Maßnahmenpakets, das die Kommission derzeit erlässt.

- 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 zur Regelung des Güter- und des Personenkraftverkehrs, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, nicht mehr für den Güter- bzw. Personenkraftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich einerseits und der Union andererseits gelten. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das hierfür Notwendige, damit unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden werden. 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 und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.

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

Dieser Vorschlag ergänzt die Unionsvorschriften für den Güterkraftverkehr, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und die Unionsvorschriften für den grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009. 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 VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität**

Gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 und Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist die Zuständigkeit für einschlägige Abkommen mit Drittländern der Union vorbehalten. In Ermangelung eines solchen Abkommens soll mit diesem Vorschlag für einen Rechtsakt die grundlegende Konnektivität geschaffen werden, 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 Kraftverkehrsunternehmer aus der Union gewährleistet. Sie geht nicht über das hinaus, was für die Verwirklichung dieses Ziels erforderlich ist. 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 und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 verbundene Angelegenheiten regelt und, wie jene Verordnungen, dazu dient, vollständig harmonisierte Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, sollte für ihn die Form einer Verordnung gewählt werden. Zudem trägt diese Form der Dringlichkeit der Situation/des Kontexts am besten Rechnung, da die vor Ende des Übergangszeitraums verfügbare Zeit (wenn es kein anwendbares Abkommen über den Güter- und Personenkraftverkehr gibt) 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 den Verhandlungen über ein Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich ergeben, und mögliche Lösungen wurden von verschiedenen Interessenträgern und Vertretern der Mitgliedstaaten angesprochen.

Die Tatsache, dass der im Austrittsabkommen festgelegte Übergangszeitraum am 31. Dezember 2020 endet, die Notwendigkeit, sich auf die am 1. Januar 2021 unvermeidlich eintretenden Änderungen vorzubereiten, und die möglichen zusätzlichen Maßnahmen, die für den Fall in Betracht zu ziehen sind, dass kein Abkommen geschlossen wird, wurden mit den Vertretern der Mitgliedstaaten und verschiedenen Interessenträgern des Kraftverkehrssektors im Rahmen bereichsübergreifender und themenspezifischer Sitzungen in Brüssel und in den Mitgliedstaaten erörtert.

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

Mehrere Mitgliedstaaten haben insbesondere betont, dass auf EU-Ebene Notfallmaßnahmen getroffen werden müssen, um eine grundlegende Konnektivität zwischen der Union einerseits und dem Vereinigten Königreich andererseits zu gewährleisten, wenn kein Abkommen über den Güter- und Personenverkehr geschlossen wird. Sie hoben insbesondere hervor, dass das multilaterale Quotensystem der CEMT angesichts seiner quantitativen und qualitativen Beschränkungen keine ausreichende und angemessene Alternative darstellt.

Ferner wurde hervorgehoben, dass das Interbus-Übereinkommen nur den Gelegenheitsverkehr abdeckt und dass es keine angemessene Alternative für den Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs gibt, da das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über den Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs voraussichtlich nicht rechtzeitig für die Union und das Vereinigte Königreich in Kraft treten wird. Auch der besondere Bedarf an grenzüberschreitendem Kraftomnibusverkehr zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland wurde hervorgehoben.

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 Kraftverkehrssektor 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 verfügbaren Genehmigungen für 2021 würde wahrscheinlich zu erheblichen Störungen führen, und der bilaterale Güter- und Personenverkehr wäre möglicherweise nicht mehr vollständig abgedeckt. Über 80 % des Güterkraftverkehrs zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union werden derzeit von in der Union niedergelassenen Güterkraftverkehrsunternehmern durchgeführt. Es liegt im Interesse der Union, einen Rahmen zu schaffen, durch den der bilaterale Güterkraftverkehr nicht übermäßig eingeschränkt wird.

Die Interessenträger betonten ferner, dass die Kontinuität des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich gewährleistet werden müsse.

- **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 Güter- und Personenverkehr nach dem Ende des im Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft genannten Übergangszeitraums

(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 Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „das Vereinigte Königreich“) aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (im Folgenden das „Austrittsabkommen“)³ wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates⁴ abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum gemäß Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020. Am 25. Februar 2020 hat der Rat den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über ein neues Partnerschaftsabkommen⁵ angenommen. Wie aus den Verhandlungsrichtlinien hervorgeht, deckt die Ermächtigung unter anderem die Elemente ab, die erforderlich sind, um die Beziehungen zum Vereinigten Königreich im Kraftverkehr nach Ende des Übergangszeitraums umfassend zu behandeln. Es ist jedoch ungewiss, ob bis zum Ende dieses Zeitraums ein Abkommen zwischen der

¹ ABl. C vom [...] S. .

² ABl. C vom [...] S. .

³ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

⁴ Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

⁵ ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 53.

Union und dem Vereinigten Königreich über ihre künftigen Beziehungen im Bereich des Güter- und Personenkraftverkehrs in Kraft getreten sein wird.

- (2) Am Ende des Übergangszeitraums und in Ermangelung etwaiger Sonderbestimmungen würden 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 und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ ergeben, beendet, soweit sie die Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union und ihren Mitgliedstaaten betreffen.
- (3) In einer solchen Situation wird der grenzüberschreitende Güter- und Personenkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich stark beeinträchtigt.
- (4) Gibraltar fällt nicht in den räumlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung und die in der Verordnung enthaltenen Verweise auf das Vereinigte Königreich schließen Gibraltar nicht ein.
- (5) Das multilaterale Quotensystem der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) ist der einzige andere Rechtsrahmen, der 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.
- (6) Im Bereich des Personenkraftverkehrs sind ebenfalls ernsthafte Störungen zu erwarten, auch im Hinblick auf die öffentliche Ordnung. Nach dem Ende des Übergangszeitraums ist das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen („Interbus-Übereinkommen“) der einzige verfügbare Rechtsrahmen, der als Grundlage für den Personenkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich dienen könnte. Das Vereinigte Königreich wird am 1. Januar 2021 eigenständige Vertragspartei des Interbus-Übereinkommens. Das Interbus-Übereinkommen deckt jedoch nur den Gelegenheitsverkehr ab und ist daher nicht geeignet, die Störungen im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union zu beheben, die sich aus dem Ende des Übergangszeitraums ergeben. Ein Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über den Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs wurde ausgehandelt und das Vereinigte Königreich dürfte es so bald wie möglich ratifizieren. Es wird jedoch nicht davon ausgegangen, dass das Protokoll rechtzeitig in Kraft tritt, um eine tragfähige Alternative für den Zeitraum unmittelbar nach dem Ende des Übergangszeitraums zu bieten. Daher werden die verfügbaren Instrumente dem Bedarf der Personenbeförderung im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich nicht gerecht.

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).

⁷ 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).

- (7) Um zu verhindern, dass es zu ernsthaften Störungen, auch im Hinblick auf die öffentliche Ordnung, kommt, muss daher ein befristetes Maßnahmenpaket erlassen werden, das den im Vereinigten Königreich lizenzierten Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmern die Durchführung von Beförderungen im Güter- und Personenkraftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union oder vom Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs mit Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten ermöglicht. Um ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union zu gewährleisten, sollten diese Rechte vorbehaltlich der Gewährung gleichwertiger Rechte gewährt werden und an bestimmte Bedingungen geknüpft sein, die einen fairen Wettbewerb gewährleisten.
- (8) Der grenzüberschreitende Personenkraftverkehr zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf 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. Deshalb sollte den Personenkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich weiterhin das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen in den irischen Grenzgebieten im Rahmen des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland gestattet werden.
- (9) Um ihrem vorübergehenden Charakter Rechnung zu tragen und keinen Präzedenzfall zu schaffen, sollten die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen für einen kurzen Zeitraum gelten. In Bezug auf den Güterkraftverkehr erfolgt die Befristung im Hinblick auf mögliche Vorkehrungen für eine grundlegende Konnektivität im Rahmen des CEMT-Systems und unbeschadet des Inkrafttretens eines künftigen Abkommens über den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich und unbeschadet künftiger Verkehrsvorschriften der Union. Was den Personenkraftverkehr anbelangt, so erfolgt die Befristung mit Blick darauf, dass das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs in Kraft treten und für das Vereinigte Königreich gelten kann, indem das Vereinigte Königreich entweder dieses Protokoll ratifiziert oder diesem Protokoll beitritt, und unbeschadet eines möglichen künftigen einschlägigen Abkommens zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich.
- (10) In Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 EUV geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (11) Angesichts der Dringlichkeit, die das Ende des vorstehend genannten Übergangszeitraums gebietet, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist gemacht werden, die gemäß Artikel 4 des dem Vertrag über die Europäische Union, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorgesehen ist.
- (12) Diese Verordnung sollte umgehend in Kraft treten und ab dem Tag nach dem Ende des durch das Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums gelten, es sei denn, bis zu diesem Zeitpunkt ist ein Abkommen über den Kraftverkehr mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten. Die Geltungsdauer dieser Verordnung sollte mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens oder dem Zeitpunkt der vorläufigen Anwendung eines zwischen beiden Parteien geschlossenen internationalen Abkommens über den

Kraftverkehr enden. Mit Ausnahme der besonderen Bestimmungen, die im Grenzgebiet Irlands im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland gelten, sollte das Recht, Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen durchzuführen, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls zum Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs mit Kraftomnibussen für die Union und für das Vereinigte Königreich enden. Die Geltungsdauer dieser Verordnung sollte in jedem Fall am 30. Juni 2021 enden.

- (13) 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 Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich gewährt, mit denjenigen Rechten, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union gewährt – auch in dem Fall, dass die vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte auf der Grundlage des Herkunftsmitgliedstaats gewährt oder aus anderen Gründen nicht allen Verkehrsunternehmern aus der Union gleichermaßen gewährt werden – wiederherzustellen und unlauteren Wettbewerb zum Nachteil der Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer aus der Union zu beheben.
- (14) 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 Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union keine gleichwertigen oder nur minimale Rechte gewährt oder 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 Verkehrsunternehmer der Union für sie wirtschaftlich nicht rentabel ist.
- (15) 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 Rechtsetzung⁸ 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.
- (16) Um sicherzustellen, dass die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union gewährt und die den Rechten

⁸

ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

gleichwertig sind, die gemäß dieser Verordnung den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich gewährt werden, allen Verkehrsunternehmern der Union gleichermaßen gewährt werden, sollte der Anwendungsbereich der Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 vorübergehend erweitert werden. Diese Verordnungen gelten bereits bei Beförderungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland für die im Hoheitsgebiet eines im Transit durchquerten Mitgliedstaats zurückgelegte Wegstrecke. In diesem Fall muss jedoch sichergestellt werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 auch für die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Beladung und die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, zurückgelegte Wegstrecke gelten. Durch eine solche Erweiterung des Anwendungsbereichs soll sichergestellt werden, dass Verkehrsunternehmer aus der Union Beförderungen im Dreiländerverkehr in das Vereinigte Königreich oder aus dem Vereinigten Königreich durchführen 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 das „Vereinigte Königreich“) nach dem Ende des Übergangszeitraums gemäß Artikel 126 des Austrittsabkommens festgelegt.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“
 - a) im Zusammenhang mit der Güterbeförderung ein im Vereinigten Königreich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Vereinigten Königreich 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 Rates⁹ genannten Voraussetzungen erfüllen müssen,
 - b) und im Zusammenhang mit der Personenbeförderung einen Kraftomnibus;
2. „zulässige Güterbeförderung“
 - a) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs aus dem Gebiet der Union in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs oder umgekehrt mit oder ohne

⁹ 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).

- Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,
- b) 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,
 - c) eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a und b;
3. „zulässige Personenbeförderung mit Kraftomnibussen“
- a) eine 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) eine 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 grenzüberschreitenden Linienverkehrs zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland;
4. „irisches Grenzgebiet“ die irischen Grafschaften, die an der Landgrenze zwischen Irland und dem Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland liegen;
5. „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;
6. „Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich“ ein im Vereinigten Königreich niedergelassenes Unternehmen, das zur Durchführung von Beförderungen im Güterkraftverkehr zugelassen und Inhaber einer gültigen Lizenz für die zulässige grenzüberschreitende Güterbeförderung ist;
7. „Lizenz des Vereinigten Königreichs“ eine Lizenz, die einem Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich vom Vereinigten Königreich zum Zweck der Durchführung zulässiger grenzüberschreitender Güterbeförderungen erteilt wurde bzw. eine Lizenz, die einem Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich vom Vereinigten Königreich zum Zweck der Durchführung zulässiger grenzüberschreitender Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen erteilt wurde;
8. „Kraftomnibus“ 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“ 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“ Dienste im Linienverkehr unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste;
11. „Personenkraftverkehrsunternehmer aus der Union“ ein Unternehmen, das Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen durchführt und Inhaber einer gültigen Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist;
12. „Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich“ ein im Vereinigten Königreich niedergelassenes Unternehmen, das zur Durchführung von Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen zugelassen und Inhaber einer gültigen Lizenz ist, die zum Zweck der Durchführung zulässiger grenzüberschreitender Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen erteilt wurde;
13. „Verkehrsunternehmer“ entweder einen Güterkraftverkehrsunternehmer oder einen Personenkraftverkehrsunternehmer;
14. „Wettbewerbsrecht“ das Recht, das sich auf das folgende Verhalten bezieht, sofern dieses sich auf Güter- oder Personenkraftverkehrsdiene auswirken könnte:
 - a) Verhalten, das besteht in
 - i) Vereinbarungen zwischen Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmern, Beschlüssen von Verbänden von Güter- bzw. 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- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmer;
 - iii) Maßnahmen, die das Vereinigte Königreich ergreift oder aufrechterhält gegenüber öffentlichen Unternehmen und Unternehmen, denen das Vereinigte Königreich besondere oder ausschließliche Rechte gewährt und die den Ziffern i oder ii zuwiderlaufen;
 - b) Zusammenschlüsse von Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmern, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern;
15. „Subvention“ 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, 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 ansonsten fällige(r) Steuern;
 - c) die Bereitstellung von nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnenden Waren und Dienstleistungen oder deren Erwerb;
 - 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 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“ 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 Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen 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;
 - c) die Entscheidungen der Behörde können gerichtlich überprüft werden;
17. „Diskriminierung“ 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“ 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 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 von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instandgesetzt 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 angestellt 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 worden 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 Durchführung von Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen

- (1) Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich dürfen zu den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen zulässige Personenbeförderungen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen durchführen.
- (2) Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich müssen im Besitz einer vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung gemäß den Artikeln 6 bis 11 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ausgestellten Genehmigung sein, um zulässigen gewerblichen Linienverkehr und zulässige Sonderformen des gewerblichen Linienverkehrs mit Kraftomnibussen durchzuführen.
- (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 30. Juni 2021 weiter für die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zwecke verwendet werden, wenn sie zu denselben Bedingungen erneuert oder nur hinsichtlich Haltestellen, Fahrpreisen oder Fahrplänen geändert wurden.
- (4) Zulässige Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen dürfen von im Vereinigten Königreich ansässigen natürlichen oder juristischen Personen zu nichtgewerblichen und gemeinnützigen Zwecken durchgeführt werden, ohne dass eine Lizenz erforderlich ist, sofern
 - 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 Langzeitleasing-Vertrags 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 ersten Tag der Anwendung gemäß Artikel 12 Absatz 2 Unterabsatz 1 dieser Verordnung ausgestellten nationalen Genehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ist.

- (5) Wird die Beförderung durch eine Wegstrecke unterbrochen, die 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.

Unbeschadet bestehender multilateraler Vereinbarungen dürfen sie den Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich keine anderen als die in dieser Verordnung eingeräumten Rechte gewähren.

Artikel 6 Soziale und technische Vorschriften

Im Rahmen der zulässigen Güterbeförderung bzw. Personenbeförderung mit Kraftomnibussen nach Maßgabe dieser Verordnung müssen folgende Bestimmungen eingehalten werden:

- a) in Bezug auf Fahrpersonal und selbstständige Kraftfahrer die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ festgelegten Anforderungen;
- b) in Bezug auf bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹;
- c) in Bezug auf Fahrtenschreiber im Straßenverkehr die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates¹²;
- d) in Bezug auf die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer die in der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ festgelegten Anforderungen;

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

¹² 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).

- e) in Bezug auf die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Rates¹⁴ 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 Rates¹⁵ 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 Rates¹⁶ 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 Rates¹⁷ festgelegten Anforderungen.
- i) in Bezug auf die Fahrgastrechte die in der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ festgelegten Anforderungen;

Artikel 7
Gleichwertigkeit der Rechte

- (1) Die Kommission überwacht die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union gewährt, und die Bedingungen für ihre Ausübung.
- (2) Stellt die Kommission fest, dass die den Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte de jure oder de facto nicht denen gleichwertig sind, die den Verkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich im Rahmen dieser Verordnung gewährt werden, oder dass diese Rechte nicht allen Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmern aus der Union gleichermaßen gewährt werden, so erlässt sie zur Wiederherstellung der Gleichwertigkeit unverzüglich delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 11, um

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

- a) die Anwendung von Artikel 3 Absätze 1 und 2 oder von Artikel 4 Absätze 1 bis 4 auszusetzen, wenn den Verkehrsunternehmern der Union keine gleichwertigen oder nur minimale Rechte eingeräumt werden,
- 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 Personenkraftverkehrsdielen im Sinne dieser Verordnung im Wettbewerb mit Verkehrsunternehmern aus dem Vereinigten Königreich stehen.
- (2) Stellt die Kommission fest, dass aufgrund einer der in Absatz 3 genannten Situationen die Bedingungen nach Absatz 1 erheblich weniger günstig sind als die Bedingungen, die für Verkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich gelten, so erlässt sie, um dem abzuhelfen, unverzüglich delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 11, um
 - (a) die Anwendung von Artikel 3 Absätze 1 und 2 oder Artikel 4 Absätze 1 bis 4 auszusetzen, wenn sich die Wettbewerbsbedingungen für Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich so sehr von denen unterscheiden, die für Verkehrsunternehmer aus der Union gelten, dass die Erbringung von Dienstleistungen durch Letztere für sie wirtschaftlich nicht rentabel ist,
 - (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 nach Absatz 2 werden gemäß 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 festgelegten Normen sind,
 - 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 Rates¹⁹ abweichen, und
 - h) es liegt eine Form der 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 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

Erweiterung 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 gewährten Rechten sind, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Be- oder Entladung.
- (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 gewährten Rechten sind, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

Artikel 10

Konsultation und Kooperation

- (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.

¹⁹ 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) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission auf Anfrage unverzüglich alle gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen oder sonstige für die Durchführung der Artikel 7 und 8 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 30. Juni 2021 übertragen.
- (2) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts gemäß 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016* niedergelegten Grundsätzen.
- (3) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Artikel 12
Inkrafttreten und Anwendung

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Diese Verordnung gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem das Unionsrecht gemäß den Artikeln 126 und 127 des Austrittsabkommens auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.
- Sie findet jedoch keine Anwendung, wenn bis zu diesem Zeitpunkt ein zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich geschlossenes internationales Abkommen über den Kraftverkehr in Kraft getreten ist.
- (3) Die Geltungsdauer dieser Verordnung endet mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens oder gegebenenfalls dem Zeitpunkt der vorläufigen Anwendung eines zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich geschlossenen internationalen Abkommens über den Kraftverkehr.

Mit Ausnahme der Personenbeförderung mit Kraftomnibussen gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d finden die für die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen geltenden Bestimmungen dieser Verordnung ab dem Tag, an dem das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs mit Kraftomnibussen für die Union und das Vereinigte Königreich in Kraft tritt, keine Anwendung mehr.

- (4) Die Geltungsdauer dieser Verordnung endet in jedem Fall spätestens am 30. Juni 2021.

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