



EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Brüssel, den 18. Dezember 2020
(OR. en)

2020/0362(COD)

PE-CONS 65/20

UK 122
PREP-BXT 61
TRANS 598
CODEC 1328

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.:	VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität im Güter- und Personenkraftverkehr nach dem Ende des im Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft vorgesehenen Übergangszeitraums
--------	---

VERORDNUNG (EU) 2020/...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom ...

**über gemeinsame Regeln zur Gewährleistung der grundlegenden Konnektivität
im Güter- und Personenkraftverkehr nach dem Ende des im Abkommen
über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland
aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft
vorgesehenen 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 Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren¹,

¹ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. Dezember 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft¹ (im Folgenden „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates² geschlossen 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 Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“) und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020. Am 25. Februar 2020 hat der Rat den Beschluss (EU, Euratom) 2020/266³ über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über ein neues Partnerschaftsabkommen angenommen. Wie aus den Verhandlungsrichtlinien hervorgeht, deckt die Ermächtigung unter anderem die Elemente ab, die erforderlich sind, um die Beziehungen zum Vereinigten Königreich im Straßentransportsektor 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 im Bereich des Güter- und Personenkraftverkehrs in Kraft getreten sein wird.

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 Beschluss (EU, Euratom) 2020/266 des Rates vom 25. Februar 2020 über die Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über ein neues Partnerschaftsabkommen (ABl. L 58 vom 27.2.2020, S. 53).

- (2) Am Ende des Übergangszeitraums und in Ermangelung etwaiger Sonderbestimmungen werden alle Rechte und Pflichten, die sich aus dem Unionsrecht in Bezug auf den Marktzugang gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009¹ und (EG) Nr. 1073/2009² des Europäischen Parlaments und des Rates ergeben, enden, soweit sie die Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union und ihren Mitgliedstaaten betreffen.
- (3) In einer solchen Situation würde der grenzüberschreitende Güter- und Personenkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich stark beeinträchtigt werden.
- (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 Kontingentsystem 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.

¹ 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).

² Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88).

- (6) Im Bereich des Personenkraftverkehrs sind ebenfalls ernsthafte Störungen zu erwarten, auch im Hinblick auf die öffentliche Ordnung. Das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen¹ (im Folgenden „Interbus-Übereinkommen“) ist 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 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 Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs mit Kraftomnibussen wurde ausgehandelt, und es wird erwartet, dass das Vereinigte Königreich es so bald wie möglich ratifiziert. 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.
- (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 Personenkraftverkehrsunternehmen 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.

¹ ABl. L 321 vom 26.11.2002, S. 13.

- (8) Das Recht, Beförderungen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und zwischen Mitgliedstaaten durchzuführen, ist eine grundlegende Errungenschaft des Binnenmarkts und sollte nach Ablauf des Übergangszeitraums und in Ermangelung gegenteiliger Sonderbestimmungen nicht mehr von Güterkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich in Anspruch genommen werden können. Unmittelbar nach dem Übergangszeitraum und in Ermangelung eines künftigen Abkommens über den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich dürften jedoch Störungen des Verkehrsflusses und daraus resultierende Bedrohungen der öffentlichen Ordnung insbesondere an den Grenzübergangsstellen auftreten, von denen es nur wenige gibt und an denen zusätzliche Kontrollen der Fahrzeuge und ihrer Ladung durchgeführt werden sollen. An den Grenzübergangsstellen zum Vereinigten Königreich kam es bereits vor Ende des Übergangszeitraums zu einer Zunahme der Verkehrsüberlastung. Die Krise im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie hatte auch negative Auswirkungen auf den Straßenverkehr mit einem Anstieg der Leerladungen, ein Trend, der sich noch verschärfen könnte, wenn es keine Flexibilität gäbe, die es den Güterkraftverkehrsunternehmen des Vereinigten Königreichs erlaubte, für einen streng begrenzten Zeitraum in der Union tätig zu werden, sei es auch nur in sehr begrenztem Umfang. Solche Unterbrechungen könnten zu Situationen mit negativen Auswirkungen auf kritische Lieferketten führen, die für die Bewältigung der derzeitigen COVID-19-Pandemie als notwendig erachtet werden. Um das Ausmaß solcher Störungen zu verringern, sollten Güterkraftverkehrsunternehmen des Vereinigten Königreichs vorübergehend eine begrenzte Anzahl zusätzlicher Beförderungen im Gebiet der Union im Rahmen von Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Union durchführen dürfen. Ihre Fahrzeuge müssten dann nicht sofort in das Vereinigte Königreich zurückkehren und es wäre weniger wahrscheinlich, dass sie bei der Rückkehr ins Vereinigte Königreich leer sind, was die Gesamtzahl der Fahrzeuge und damit den Druck an den Grenzübergangsstellen verringern würde. Das Recht, solche zusätzlichen Beförderungen durchzuführen, sollte verhältnismäßig sein, keine Rechte auf dem gleichen Niveau verbrieften, wie sie den Güterkraftverkehrsunternehmen der Union nach den Vorschriften für den Binnenmarkt zustehen, und sollte stufenweise auslaufen.

- (9) Der grenzüberschreitende Personenkraftverkehr zwischen Irland und Nordirland ist im Hinblick darauf, eine grundlegende Konnektivität zwischen den Gemeinden, unter anderem im Rahmen des einheitlichen Reisegebiets, zu gewährleisten, von besonderer Bedeutung für die in den Grenzgebieten befindlichen Gemeinden. Deshalb sollte den Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich weiterhin das Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen in den irischen Grenzgebieten im Rahmen des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs zwischen Irland und Nordirland gestattet werden.
- (10) Um ihrem vorübergehenden Charakter Rechnung zu tragen und keinen Präzedenzfall zu schaffen, sollten die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen auf einen kurzen Zeitraum begrenzt sein. In Bezug auf den Güterkraftverkehr ist dieser kurze Zeitraum darauf ausgelegt, mögliche Vorkehrungen für eine grundlegende Konnektivität im Rahmen des CEMT-Systems zu ermöglichen, und berührt nicht das Inkrafttreten eines künftigen Abkommens über den Güterkraftverkehr zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich und künftiger Verkehrsvorschriften der Union. Was den Personenkraftverkehr anbelangt, so ist dieser kurze Zeitraum darauf ausgelegt, es zu ermöglichen, dass das Protokoll zum Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs mit Kraftomnibussen in Kraft treten und für das Vereinigte Königreich gelten kann, indem das Vereinigte Königreich entweder dieses Protokoll ratifiziert oder diesem Protokoll beitrifft, und berührt nicht ein mögliches künftiges einschlägiges Abkommen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich.

- (11) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich vorläufige Maßnahmen zur Regelung des Güter- und Personenverkehrs zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich festzulegen, falls es kein Abkommen zur Regelung ihrer zukünftigen Beziehungen im Bereich Kraftverkehr am Ende des Übergangszeitraums gibt, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (12) Wegen der Dringlichkeit, die das Ende des Übergangszeitraums gebietet, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des dem EUV, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union gelten.

- (13) 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 Beförderungen im Straßenverkehr mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten oder wird gegebenenfalls vorläufig angewendet. Diese Verordnung sollte bis zum Tag vor dem Inkrafttreten oder bis zum Tag vor der vorläufigen Anwendung eines zwischen beiden Parteien geschlossenen internationalen Abkommens über Beförderungen im Straßenverkehr gelten. Mit Ausnahme der besonderen Bestimmungen, die im Grenzgebiet Irlands im grenzüberschreitenden Linienverkehr und in Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs zwischen Irland und 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.
- (14) Soweit dies erforderlich ist, um den Marktbedürfnissen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um die Gleichwertigkeit der Rechte, die die Union den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich gewährt, mit denjenigen Rechten, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt, wiederherzustellen – auch in dem Fall, dass die vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte auf der Grundlage des Herkunftsmitgliedstaats gewährt oder aus anderen Gründen nicht allen Verkehrsunternehmen aus der Union gleichermaßen gewährt werden –und unlauteren Wettbewerb zum Nachteil der Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmer aus der Union zu beheben.

- (15) Diese 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.
- (16) Beim Erlass dieser 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 Rechtsetzung¹ 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. Die Kommission sollte sicherstellen, dass solche angenommenen delegierte Rechtsakte das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts nicht übermäßig beeinträchtigen.

¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (17) Um sicherzustellen, dass die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt und die den Rechten gleichwertig sind, die gemäß dieser Verordnung den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich gewährt werden, allen Verkehrsunternehmen 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 diesen Fällen muss jedoch sichergestellt werden, dass die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 auch für die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Be- oder Entladung 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 nach dem Ende des Übergangszeitraums gemäß Artikel 126 des Austrittsabkommens festgelegt.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Fahrzeug“ bezeichnet
 - a) im Zusammenhang mit der Güterbeförderung ein im Vereinigten Königreich amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug im Vereinigten Königreich amtlich zugelassen ist, sofern sie ausschließlich für die Güterbeförderung verwendet werden, entweder dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet worden sind, wobei sie in letzterem Fall die in der Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ genannten Voraussetzungen erfüllen müssen,
 - b) im Zusammenhang mit der Personenbeförderung einen Kraftomnibus.

¹ 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).

2. „Zulässige Güterbeförderung“ bezeichnet

- a) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs aus dem Gebiet der Union in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs oder umgekehrt mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,
- b) bis zu zwei zusätzliche Be- und Entladungsvorgänge im Gebiet der Union nach einer beladen zurückgelegten Fahrt aus dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs in das Gebiet der Union gemäß Buchstabe a dieser Nummer innerhalb von sieben Tagen nach der Entladung im Gebiet der Union für einen Zeitraum von zwei Monaten ab dem in Artikel 12 Unterabsatz 2 genannten ersten Tag der Anwendung dieser Verordnung und einen Vorgang innerhalb von sieben Tagen ab dem Zeitpunkt der Entladung im Gebiet der Union während der darauf folgenden drei Monate,
- c) eine beladen zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeugs aus dem Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs mit Transit durch das Gebiet der Union,
- d) eine Leerfahrt in Verbindung mit Beförderungen gemäß den Buchstaben a und c.

3. „Zulässige Personenbeförderung mit Kraftomnibussen“ bezeichnet

- a) 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 Nordirland;
4. „Irishes Grenzgebiet“ bezeichnet die irischen Grafschaften, die an der Landgrenze zwischen Irland und Nordirland liegen.
5. „Güterkraftverkehrsunternehmer aus der Union“ bezeichnet ein Unternehmen, das Beförderungen im Güterkraftverkehr durchführt und Inhaber einer gültigen Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist.
6. „Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich“ bezeichnet ein im Vereinigten Königreich niedergelassenes Unternehmen, das zur Durchführung von Beförderungen im Güterkraftverkehr zugelassen und Inhaber einer gültigen Lizenz für die zulässige grenzüberschreitende Güterbeförderung ist.

7. „Lizenz des Vereinigten Königreichs“ bezeichnet eine Lizenz, die einem Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich vom Vereinigten Königreich zum Zweck der Durchführung zulässiger grenzüberschreitender Güterbeförderungen erteilt wurde 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“ bezeichnet ein im Vereinigten Königreich zugelassenes Kraftfahrzeug, das aufgrund seiner Bauweise und Ausrüstung für die Beförderung von mehr als neun Fahrgästen einschließlich des Fahrers geeignet und bestimmt ist.
9. „Linienverkehr“ bezeichnet die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei die Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können.
10. „Sonderformen des Linienverkehrs“ bezeichnet Dienste im Linienverkehr unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste.
11. „Personenkraftverkehrsunternehmer aus der Union“ bezeichnet 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“ bezeichnet 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“ bezeichnet entweder einen Güterkraftverkehrsunternehmer oder einen Personenkraftverkehrsunternehmer.
14. „Wettbewerbsrecht“ bezeichnet das Recht, das sich auf das folgende Verhalten bezieht, sofern dieses sich auf Güter- oder Personenkraftverkehrsdienste auswirken könnte:
- a) Verhalten, das besteht in
 - i) Vereinbarungen zwischen Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmen, Beschlüssen von Verbänden von Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmen 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 gegenüber öffentlichen Unternehmen und Unternehmen ergreift oder aufrechterhält, denen das Vereinigte Königreich besondere oder ausschließliche Rechte gewährt und die den Ziffern i oder ii zuwiderlaufen;
 - b) Zusammenschlüsse von Güter- bzw. Personenkraftverkehrsunternehmen, die insbesondere durch die Schaffung oder den Ausbau einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern.

15. „Subvention“ bezeichnet einen Finanzbeitrag, der einem Verkehrsunternehmer von der Regierung oder einer anderen öffentlichen Stelle (unabhängig von der Verwaltungsebene) gewährt wird und mit dem ein Vorteil verbunden ist. Dazu zählen
- a) die direkte Übertragung von Mitteln, z. B. Finanzhilfen, Darlehen oder Erhöhung des Eigenkapitals, die potenzielle direkte Übertragung von Mitteln und die Übernahme von Verbindlichkeiten wie Kreditbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Schutz vor Insolvenz oder Versicherungsleistungen);
 - b) der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fällige(n) Steuern;
 - c) die Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen, nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen;
 - d) die Leistung von Zahlungen an einen Fördermechanismus, die Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle mit der bzw. zur Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Buchstaben a, b und c genannten Aufgaben, die normalerweise dem Staat oder sonstigen öffentlichen Stellen obliegen, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübten Praktiken besteht.

Ein von einer staatlichen oder einer sonstigen öffentlichen Stelle geleisteter Finanzbeitrag wird nicht als Gewährung eines Vorteils erachtet, wenn ein privater Marktteilnehmer, ausschließlich von Rentabilitätsaussichten geleitet, in derselben Situation wie die betreffende öffentliche Stelle denselben Finanzbeitrag geleistet hätte.

16. „Unabhängige Wettbewerbsbehörde“ bezeichnet eine für die Anwendung und Durchsetzung des Wettbewerbsrechts sowie die Kontrolle von Subventionen zuständige Behörde, die folgende Bedingungen erfüllt:
- a) die Behörde ist unabhängig und angemessen mit den für die Ausführung ihrer Aufgaben 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“ bezeichnet eine nicht durch objektive Gründe gerechtfertigte Differenzierung beliebiger Art in Bezug auf die Bereitstellung von für die Erbringung von Güter- oder Personenkraftverkehrsdiensten genutzten Waren oder Dienstleistungen, einschließlich öffentlicher Dienstleistungen, oder in Bezug auf deren für diese Dienste relevante Behandlung durch Behörden.
18. „Gebiet der Union“ bezeichnet die Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten, in denen der EUV und der AEUV unter den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen gelten.

Artikel 3

Recht zur Durchführung zulässiger Güterbeförderungen

- (1) Die Güterkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich dürfen unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen zulässige Güterbeförderungen durchführen.
- (2) Zulässige Güterbeförderungen folgender Art können von im Vereinigten Königreich ansässigen natürlichen oder juristischen Personen durchgeführt werden, ohne dass eine Lizenz des Vereinigten Königreichs 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 beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;
- iv) die Güter befördernden Fahrzeuge müssen dem Unternehmen gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder gemietet 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 niedergelegten Bedingungen zulässige Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr und in Sonderformen des Linienverkehrs durchführen.
- (2) Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich müssen im Besitz einer vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung ausgestellten Genehmigung nach den Artikeln 6 bis 11 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 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) Nicht kommerzielle zulässige Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen ohne Erwerbszweck dürfen ohne Lizenz von im Vereinigten Königreich ansässigen natürlichen oder juristischen Personen durchgeführt werden, wenn
- a) es sich bei der Beförderungstätigkeit lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person handelt und
 - b) die eingesetzten Fahrzeuge Eigentum der natürlichen oder juristischen Person sind oder von ihr auf Abzahlung gekauft wurden oder Gegenstand eines Langzeitleasingvertrags sind und von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person, von der natürlichen Person selbst oder von Personal, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm in Erfüllung einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde, geführt wird.

Diese Beförderungen sind von sämtlichen Genehmigungssystemen in der Union ausgenommen, sofern die Person, die die Tätigkeit ausübt, im Besitz einer vor dem ersten Tag der Anwendung dieser Verordnung 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 einen Fahrtabschnitt unterbrochen, der mit einem anderen Verkehrsträger zurückgelegt wird, oder wird bei dieser Beförderung das Fahrzeug gewechselt, so berührt dies nicht die Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 5

Bilaterale Abkommen oder Vereinbarungen

Die Mitgliedstaaten dürfen in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, keine bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen mit dem Vereinigten Königreich aushandeln oder abschließen.

Unbeschadet bestehender multilateraler Vereinbarungen dürfen sie Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen 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 Rates¹ festgelegten Anforderungen;

¹ 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).

- b) in Bezug auf bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹;
- c) in Bezug auf Fahrtenschreiber im Straßenverkehr die in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates² genannten Anforderungen;
- d) in Bezug auf die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer die in der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ festgelegten Anforderungen;
- e) in Bezug auf die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge die von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁴ festgelegten Anforderungen;

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

- 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 Rates¹ 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 Rates² 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 Rates³ festgelegten Anforderungen.
- i) in Bezug auf die Fahrgastrechte die in der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ festgelegten Anforderungen;

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

Artikel 7
Gleichwertigkeit der Rechte

- (1) Die Kommission überwacht die Rechte, die das Vereinigte Königreich den Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gewährt, und die Bedingungen für ihre Ausübung.
- (2) Stellt die Kommission fest, dass die den Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union vom Vereinigten Königreich gewährten Rechte de jure oder de facto nicht denen gleichwertig sind, die den Verkehrsunternehmen aus dem Vereinigten Königreich im Rahmen dieser Verordnung gewährt werden, oder dass diese Rechte nicht allen Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmen aus der Union gleichermaßen gewährt werden, so erlässt sie zur Wiederherstellung der Gleichwertigkeit unverzüglich delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 11, um
 - a) die Anwendung von Artikel 3 oder von Artikel 4 Absätze 1 bis 4 auszusetzen, wenn den Verkehrsunternehmen 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 Personenkraftverkehrsdiensten 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 abzuhelpfen, unverzüglich delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 11, um
 - a) die Anwendung von Artikel 3 oder Artikel 4 Absätze 1 bis 4 auszusetzen, wenn sich die Wettbewerbsbedingungen der Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem Vereinigten Königreich so sehr von denen der Verkehrsunternehmer aus der Union unterscheiden, dass die Erbringung 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 des Vereinigten Königreichs für Güter- oder Personenkraftverkehrsunternehmer Normen an, die weniger streng als die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ festgelegten Normen sind,

¹ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, p. 51).

- f) das Vereinigte Königreich wendet in Bezug auf die Qualifikation und die Weiterbildung von Berufskraftfahrern Normen an, die weniger streng als die in der Richtlinie 2003/59/EG festgelegten Normen sind.
 - g) das Vereinigte Königreich wendet Vorschriften für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren und die Besteuerung an, die von den Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ abweichen, und
 - h) es liegt eine Diskriminierung von Verkehrsunternehmen aus der Union vor.
- (4) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann die Kommission von den zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs oder von Verkehrsunternehmen 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 der vorliegenden Verordnung gewährt werden und gleichwertig mit den nach der vorliegenden Verordnung zuerkannten Rechten sind, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für Fahrabschnitt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug be- oder entladen wird.

¹ 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) 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 der vorliegenden Verordnung gewährt werden und gleichwertig mit den nach der vorliegenden Verordnung zuerkannten Rechten sind, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 für den Fahrabschnitt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

Artikel 10

Konsultation und Zusammenarbeit

- (1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten konsultieren die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs und arbeiten mit diesen zusammen, soweit dies erforderlich ist, um die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission auf Anfrage unverzüglich alle gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen oder sonstige für die Umsetzung 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 enthaltenen 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, an dem das Unionsrecht gemäß den Artikeln 126 und 127 des Austrittsabkommens auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.

Sie gilt jedoch nicht, wenn bis zu diesem Zeitpunkt ein zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich geschlossenes internationales Abkommen über Beförderungen im Straßenverkehr in Kraft getreten ist oder gegebenenfalls vorläufig angewendet wird.

- (3) Diese Verordnung gilt bis zum Tag vor dem Inkrafttreten oder gegebenenfalls bis zum Tag vor der vorläufigen Anwendung eines zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich geschlossenen internationalen Abkommens über Beförderungen im Straßenverkehr.

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
