



Grundläggande förbindelser för godstransporter på väg med anledning av Storbritanniens utträde ur EU

Näringsdepartementet

2019-01-23

Dokumentbeteckning

COM(2018) 895

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

Sammanfattning

Förslaget syftar till att fastställa tillfälliga åtgärder för att reglera godstransporter på väg mellan Europeiska Unionen ("EU") och Förenade Kungariket (UK) efter UK:s aviserade utträde ur EU vid händelse av avsaknad av ett utträdesavtal. I sådant fall skulle det inte längre finnas någon unionsrättslig grund för vägtransportörers tillhandahållande av godstransporttjänster på väg mellan UK och medlemsstaterna.

Förslaget till förordning, som föreslås gälla från utträdesdatumet till den 31 december 2019, innehåller bestämmelser om ensidigt beviljande av rätt till bilateral transport för vägtransportörer från UK, så att dessa kan fortsätta att utföra godstransporter mellan de respektive territorierna. Rättigheterna som beviljas vägtransportörer från UK omfattas av krav på överensstämmelse med relevant unionslagstiftning som gäller för godstransporter på väg och motsvarande rättigheter som UK beviljar vägtransportörer i unionen. Den föreslagna förordningen fastställer en mekanism för att säkerställa att de rättigheter som vägtransportörer från unionen åtnjuter i UK är likvärdiga med dem som föreslås beviljas vägtransportörer från UK. Om så inte är fallet, ska kommissionen ges befogenhet att anta nödvändiga åtgärder för att korrigera situationen genom delegerade akter. Kommissionen ska även övervaka att konkurrens sker på

lika villkor och genom delegerade akter kunna ta fram villkor för att motverka osund konkurrens.

2018/19:FPM30

Regeringen välkomnar syftet med förslaget men anser att det inte får påverka kompetensfördelningen för bilaterala vägtransporter mellan medlemsstaterna och unionen.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

UK har begärt utträde ur EU vilket förväntas ske den 30 mars i år. Förhandlingarna mellan EU och UK om ett avtal om utträde har pågått sedan sommaren 2017 och en uppgörelse mellan förhandlarna nåddes den 13 november 2018. I samband med detta enades man också om en politisk förklaring om den framtida relationen mellan EU och UK. Europeiska rådet (artikel 50) ställde sig bakom överenskommelsen den 25 november. Texterna har också godkänts av UK:s regering. Därefter har godkännandeprocessen i Europarlamentet och det brittiska parlamentet inletts. Att denna kan slutföras är en förutsättning för att överenskommelsen slutligt ska kunna ingås och utträdesavtalet träda ikraft. Huvudscenariot är att UK utträder på ett ordnat sätt baserat på det överenskomna avtalet. I så fall kommer en övergångsperiod ta vid när UK lämnar och som förväntas löpa till och med åtminstone utgången av 2020. Den innebär att det mesta i praktiska hänseende fortsätter som om UK var EU-medlem. Övergångsperioden syftar till att ge tid för anpassning till en framtida relation.

Med hänsyn till att godkännandeprocesserna fortsatt pågår kan ett avtalslöst utträde inte uteslutas och beredskap för att hantera en sådan utveckling behöver finnas. Mot den bakgrunden pågår ett arbete för att planera och genomföra åtgärder för att möta allvarliga konsekvenser av ett avtalslöst brexit. EU-kommissionen har identifierat ett antal nödåtgärder för att avhjälpa de mest besvärliga komplikationerna med UK:s utträde ur EU. En av dessa är att kunna bibehålla grundläggande godstransporter på väg mellan EU:s medlemsstater och UK.

Inom unionen regleras friheten för företag i medlemsstaterna som bedriver godstransporter på väg (nedan "vägtransportörer från unionen") att tillhandahålla internationella godstransporter på väg i första hand i förordning (EG) nr 1072/2009 som fastställer gemensamma regler för tillträde till yrkesmässigt bedrivande av transporter på väg och för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Vid avsaknad av ett avtal om utträde skulle det inte längre finnas någon unionsrättslig grund för vägtransportörers tillhandahållande av godstransporttjänster på väg mellan UK och medlemsstaterna. Europeiska transportministerkonferensens (CEMT) multilaterala kvotsystem skulle bli den enda rättsliga ram som

skulle kunna ligga till grund för ett fortsatt tillhandahållande av sådana tjänster och att de s.k. CEMT-tillstånden skulle utgöra den enda möjligheten att bedriva godstransporter på väg mellan EU och UK. Antalet CEMT-tillstånd är begränsat för varje medlemsstat, kvoterna fastställs årligen, tillstånden för 2019 har redan delats ut och antalet kan inte ökas med kort varsel. Kommissionen finner att ett ensidigt förlitande på CEMT-kvotssystemet inte är en adekvat lösning när det gäller att säkerställa grundläggande förbindelser vad gäller godstransporter på väg omedelbart efter utträdesdagen om det inte finns något utträdesavtal. Om vägtransportörer skulle gå miste om sin rätt att tillhandahålla godstransporter på väg mellan UK och medlemsstaterna skulle det medföra allvarliga störningar, även ifråga om allmän ordning. Därför bör, enligt kommissionen, unionen anta tillfälliga och tidsbegränsade beredskapsåtgärder för att mildra sådana potentiellt störande effekter på förbindelserna.

1.2 Förslagets innehåll

Det aktuella förslaget syftar till att fastställa tillfälliga åtgärder för att reglera godstransporter på väg mellan EU och UK om ett utträde ur EU sker utan ett avtal och ska gälla fram till den 31 december 2019. Förslaget till förordning innehåller till att börja med bestämmelser om ensidigt beviljande av rätt till bilateral transport för vägtransportörer från UK, så att dessa kan fortsätta att utföra godstransporter mellan de respektive territorierna. De rättigheter som beviljas vägtransportörer från UK omfattas av krav på överensstämmelse med relevant unionslagstiftning som gäller för godstransporter på väg (vissa sociala och tekniska regler) och motsvarande rättigheter som UK beviljar vägtransportörer i unionen. Den föreslagna förordningen fastställer en mekanism för att säkerställa att de rättigheter som vägtransportörer från unionen åtnjuter i UK är likvärdiga med dem som enligt den föreslagna förordningen beviljas vägtransportörer från UK. Om så inte är fallet, ska kommissionen enligt förslaget ges befogenhet att anta nödvändiga åtgärder för att korrigera situationen genom delegerade akter, inbegripet begränsning av den tillåtna kapacitet som finns tillgänglig för vägtransportörer från UK eller av antalet resor eller av båda. Likvärdiga villkor förutsätter att UK, också efter utträdet, fortsätter att tillämpa tillräckligt höga och jämförbara standarder på området för vägtransporter vad gäller rättvis konkurrens, inbegripet reglering av karteller, missbruk av dominerande ställning och sammanslagningar, förbud mot omotiverat statsstöd, skydd av arbetstagare och en hög trafiksäkerhetsnivå, miljöskydd och säkerhet, eller med avseende på beviljande av licenser för vägtransportörer eller kvalifikationer, fortbildning och medicinska kontroller för yrkesförare. Det måste dessutom säkerställas att vägtransportörer från unionen inte diskrimineras i UK, vare sig rättsligt eller faktiskt. Kommissionen åläggs därför uppgiften att övervaka konkurrensvillkoren mellan vägtransportörer från unionen

respektive från UK. Kommissionen bemyndigas också att vidta nödvändiga åtgärder, i form av delegerade akter, för att säkerställa att dessa villkor vid varje tidpunkt förblir rättvisa.

I förordningen fastställs vidare nödvändiga förfaranden som gör det möjligt för medlemsstaterna och kommissionen att kontrollera att vägtransportörer som transporterar gods till unionen i enlighet med denna förordning licensieras eller certifieras av UK i enlighet med relevanta standarder, att all relevant nationell lagstiftning och unionslagstiftning följs och att de beviljade rättigheterna inte överskrids. Det finns vidare uttryckliga bestämmelser som ska erinra om att medlemsstaterna inte får förhandla om eller ingå bilaterala avtal om godstransporter på väg med UK i frågor som omfattas av denna förordning. Utan att det påverkar multilaterala avtal, får de inte heller bevilja vägtransportörer från UK några andra rättigheter i anslutning till godstransporter på väg än de som beviljas i denna förordning. De behöriga myndigheterna kommer att kunna samarbeta i den utsträckning som krävs för ett korrekt genomförande av förordningen, så att minsta möjliga störningar drabbar förvaltningen av de godstransporttjänster på väg som kommer att fortsätta att tillhandahållas efter UK:s utträde ur EU.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Det aktuella förslaget till förordning har direkt tillämplighet i Sverige. De nationella bestämmelser som finns i bl.a. yrkestrafiklagen (2012:212) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom EES som kompletterar förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg bedöms preliminärt inte behöva bli föremål för ändring eller komplettering med anledning av det nu aktuella förslaget till förordning, som dessutom kommer att gälla under en högst begränsad tid, fram till den 31 december 2019. Regeringskansliet genomför dock en genomgång av behovet av ändringar av svenska författningar till följd av UK:s aviserade utträde ur EU.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen anger att flera former av bedömningar av konsekvenserna av UK:s utträde med avseende på vägtransportsektorn delgavs kommissionen av berörda aktörer. Enligt dessa bedömningar är det enda alternativ som finns inom sektorn för godstransporter på väg, nämligen CEMT:s multilaterala kvotsystem, otillräckligt för att täcka behoven i sektorn. Bristen på tillgängliga tillstånd för 2019 skulle sannolikt orsaka betydande störningar och det bilaterala flödet av gods på väg kan kanske inte längre tillgodoses fullt ut. Det ligger i EU-27:s intresse att skapa ett regelverk som inte i

onödan begränsar bilaterala vägtransporter. Kommissionen har dock inte gjort någon ingående konsekvensanalys, utan menar att en sådan inte behövs på grund av den exceptionella situationen och det begränsade behovet under den period under vilken UK:s ändrade status genomförs. Det finns enligt kommissionen inga andra politiska alternativ som skiljer sig från det föreslagna i materiellt och rättsligt hänseende. Förslaget bedöms inte påverka EU:s budget.

Regeringskansliet har remitterat förslaget till förordning till ett mindre antal remissinstanser. Regeringens preliminära bedömning är att förslaget inte har någon påverkan på varken statsbudget eller EU:s budget och att påverkan på den svenska marknaden och för svenska åkerier är högst begränsad.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringens preliminära bedömning är att syftet med förslaget är positivt. Det är angeläget att vägtransporterna mellan UK och EU kan fortsätta utan större störningar och avbrott vid ett eventuellt utträde utan avtal, och att sådana förbindelser kan säkerställas med likvärdiga rättigheter och konkurrens ske på likvärdiga villkor.

Regeringen är dock tveksam till kommissionens bedömning att åtgärden kan utföras med stöd av att unionen har behörighet reglera vägtransportförbindelser med ett tredje land. Förordning 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg som kommissionen åberopar ger sådan behörighet förts när ett avtal mellan EU och ett tredje land ingåtts. Regeringen bedömer att det kan finnas en risk för en kompetensförskjutning från medlemsstaterna till unionen. Regeringen avser verka för att förslaget inte ändrar kompetensfördelningen, t.ex. genom att det tydligt anges att det är en provisorisk åtgärd som inte innebär någon kompetensförskjutning.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter avseende förslaget är i huvudsak positiva. Att tydliggöra att kompetensen för att ingå bilaterala vägtransportavtal med tredjeländer inte ska påverkas efterfrågas dock också av en majoritet medlemsstater. Ett fåtal driver även att cabotagetransporter ska tillåtas ömsesidigt för UK- och unionsåkare.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentets ståndpunkter avseende förslaget är ännu inte kända.

Regeringskansliet har remitterat till ett mindre antal remissinstanser och de är i huvudsak positiva till föreslagen åtgärd.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet i enighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Regeringen preliminära bedömningen är att det är angeläget att säkerställa grundläggande förbindelser avseende godstransporter på väg mellan UK och unionen i händelse av att UK utträder ur unionen utan utträdesavtal. Att agera på unionsnivå kan vara motiverat utifrån det skälet. Syftet med förslaget är positivt och kan såtillvida vara motiverat utifrån subsidiaritetsprincipen.

Den föreslagna åtgärden bedöms vara proportionell eftersom den möjliggör även ett undvikande av oproportionerligt stora störningar på ett sätt som torde garantera lika villkor för vägtransportörer från unionen. Den föreslagna åtgärden ter sig inte heller gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Regeringskansliet har remitterat förslaget till ett mindre antal remissinstanser såsom ovan nämnts. Förhandlingar om förslaget inleddes i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 7 januari 2019 och har därefter behandlats i rådets artikel 50-grupp mot bakgrund av kompetensfrågan. Förslag har presenterats med innebörden att kompetensflyttningen enbart är tillfällig och endast berör UK som tredje land. Det har mottagits positivt.