

## **Fiche 4: Waarborgen connectiviteit in het wegvervoer bij Brexit**

### **1. Algemene gegevens**

*a) Titel voorstel*

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels die de connectiviteit in het wegvervoer moeten waarborgen wanneer het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie verlaat

*b) Datum ontvangst Commissiedocument*

20 december 2018

*c) NR. Commissiedocument*

COM/2018/895

*d) EUR-Lex.*

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2018:0895:FIN:NL:PDF>

*e) Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevingstoetsing*

N.v.t.

*f) Behandelingstraject Raad*

Transportraad

*g) Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

*h) Rechtsbasis*

Artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de EU.

*i) Besluitvormingsprocedure Raad.*

Gekwalificeerde meerderheid

*j) Rol Europees Parlement*

Medebeslissing.

### **2. Essentie voorstel**

*a) Inhoud voorstel*

Het voorstel maakt onderdeel uit van het tweede pakket aan maatregelen dat door de Commissie is gepresenteerd ter voorbereiding van de Unie op de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk

uit de EU - in principe op 30 maart 2019.<sup>1</sup>

Het eerste pakket zag op maatregelen- zoals voorstel inzake de visumregels die na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie op de onderdanen van het Verenigd Koninkrijk van toepassing zal zijn- die sowieso worden getroffen. Het tweede pakket gaat om maatregelen die specifiek zien op een no deal situatie en alleen van toepassing zijn als er geen terugtrekkingsakkoord komt.

Indien het Verenigd Koninkrijk op (in principe) 30 maart 2019 uittreedt uit de EU zonder dat een terugtrekkingsakkoord in werking treedt, zal het goederenvervoer over de weg tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk ernstige beperkingen ondervinden en hiermee vervalt ook de wederzijdse toegang tot elkaars markt in het wegvervoer zoals overeengekomen in verordening 1072/2009. Zonder aanvullende regelgeving kan alleen worden teruggevallen op het multilaterale quotasyteem van de European Conference of Ministers of Transport (ECMT). Er zijn binnen dit quotasyteem echter onvoldoende ritmachtigingen beschikbaar om de volledige vervoersvraag tussen de EU en het VK te accommoderen. Aanvullende regelgeving is daarom noodzakelijk om serieuze disrupties te voorkomen. Zo moet het volgens de Commissie mogelijk blijven om goederen te vervoeren tussen de EU en het VK waarbij sprake moet zijn van een goed evenwicht op basis van gelijke rechten en eerlijke concurrentie tussen vervoerders uit de EU en het VK.

In het voorstel wordt het vervoerders uit het VK toegestaan bilateraal wegvervoer te verrichten tussen het VK en de EU op voorwaarde dat deze vervoerders in het bezit zijn van een door het VK uitgegeven vergunning en zich houden aan de geldende Europese regelgeving o.m. op het gebied van technische eisen, sociale omstandigheden en verkeersveiligheid. Het voorstel van de Commissie spreekt specifiek over bilateraal vervoer. Cabotage, het vervoeren van goederen of passagiers tussen twee punten in hetzelfde land door een bedrijf uit een ander land, en cross-trade door vervoerders uit het VK is hiermee niet toegestaan. Het voorstel zal overigens alléén van toepassing worden indien het VK – in beginsel - op 30 maart uittreedt uit de Unie zonder terugtrekkingsakkoord.

De Commissie zal monitoren of het VK gelijkwaardige regels opstelt voor EU-vervoerders die toegang willen tot de VK markt en behoudt zich het recht voor de afspraken te beperken of stop te zetten wanneer hier niet aan wordt voldaan of het gelijke speelveld op andere wijze in het geding komt.

De maatregelen uit het voorstel hebben een tijdelijk karakter en lopen af op 31 december 2019. Hierdoor kan in de tussentijd gezocht worden naar een permanente oplossing op het gebied van

---

<sup>1</sup> Op 13 november 2018 heeft de Commissie een pakket noodmaatregelen gepresenteerd die de Commissie wil treffen voor het geval dat het VK zich zonder terugtrekkingsakkoord terugtrekt uit de EU. De Europese Raad heeft op 13 december 2018 zijn oproep herhaald de werkzaamheden te intensiveren teneinde op alle niveaus voorbereid te zijn op de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk, en daarbij rekening te houden met alle mogelijke uitkomsten (en m.n. no deal scenario). Onderhavige handeling maakt deel uit van een tweede pakket maatregelen dat de Commissie naar aanleiding van deze oproep heeft gepresenteerd op 19 december 2018.

goederenvervoer over de weg. Het voorstel maakt het onmogelijk dat lidstaten zelfstandig met het VK gaan onderhandelen over de wederzijdse toegang tot elkaars markten.

*b) Impact assessment Commissie*

De Commissie heeft geen impact assessment gemaakt vanwege het uitzonderlijke, tijdelijke en eenmalige karakter van de gebeurtenis die dit voorstel noodzakelijk maakt en dat enkel voordelen kent. Bovendien houdt het geen verband met de doelstellingen van de bestaande wetgeving.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

*a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

De toegang tot de wederzijdse markt tussen Nederland en het VK is op dit moment geregeld in EU-verband. Dit verandert wanneer het VK de Unie verlaat. De toegang tot de markt voor vervoerders uit niet EU-landen is een EU-aangelegenheid tenzij de EU niets met dit land heeft geregeld. Zo heeft Nederland bilaterale afspraken over de toegang tot de wegvervoersmarkt met landen als Rusland, Servië en Marokko.

*b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Nederland onderkent de ernstige disruptie die het uittreden van het VK uit de EU zonder terugtrekkingsakkoord met zich mee brengt indien er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Nederland ziet op korte termijn geen alternatief om de volledige vervoersvraag tussen de EU en het VK te accommoderen. De EU kan echter wel uitkomst bieden zoals deze nu wordt voorgesteld door de Commissie. Nederland onderschrijft daarbij het belang van het voldoen aan de huidige EU-regelgeving door vervoerders uit het VK zodat een gelijk speelveld tussen vervoerders uit het VK en de EU blijft behouden, oneerlijke concurrentie wordt voorkomen en de werkomstandigheden voor chauffeurs en de verkeersveiligheid niet worden aangetast. Nederland vindt het positief dat de Commissie het voorstel afhankelijk stelt van equivalentie van de rechten die het VK aan EU-vervoerders geeft en dat de Commissie het recht voorbehoudt om eenzijdig maatregelen te nemen wanneer de omstandigheden voor EU-vervoerders in het VK aantoonbaar minder zijn. Nederland zal zich blijven inzetten voor afspraken waarbij de gevolgen voor de Nederlandse economie en de wegtransportsector in het bijzonder zo beperkt mogelijk zijn, bijvoorbeeld door een apart transportakkoord in de nieuwe relatie.

*c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Inschatting is dat de meeste lidstaten positief tegenover het voorstel staan aangezien deze anders met dezelfde problemen (veelal op kleinere schaal) als Nederland worden geconfronteerd en er de facto ook geen alternatief aanwezig is. Het voorstel is ook in lijn met de wens van het VK om de huidige situatie zo veel mogelijk in stand te houden.

### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

*a) Bevoegdheid*

De Commissie baseert de bevoegdheid op artikel 91, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de EU. Op grond van artikel 91 VWEU worden de doelstellingen van de EU-Verdragen voor wat

betreft vervoer nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Op grond van artikel 91, lid 1, stellen het Europees Parlement en de Raad ter uitvoering daarvan volgens de gewone wetgevingsprocedure vast met betrekking tot met name: gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten (artikel 91, lid 1, onder a), VWEU) en de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 91, lid 1, onder b), VWEU). Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de Unie en de lidstaten (artikel 4, lid 2, g, VWEU). Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

*b) Subsidiariteit*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit van dit voorstel als positief. Het gaat hier om een bijzondere eenmalige situatie waarbij de bestaande voorwaarden voor de toegang tot de markt worden voorgezet tot 31 december 2019. Bij gebreke van een terugtrekkingsakkoord tussen de EU en het VK is de voorgestelde aanpak op EU-niveau noodzakelijk om de basisconnectiviteit te behouden op een manier die versturende effecten op de interne markt op de voorkomt.

*c) Proportionaliteit*

Nederland beoordeelt de proportionaliteit van dit voorstel als positief. De voorgestelde maatregelen zijn noodzakelijk en geschikt om grote disrupties te voorkomen. Daarbij wordt relevant geacht dat de voorgestelde maatregelen in de tijd beperkt zijn.

## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

*a) Consequenties EU-begroting*

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting. Nederland is van mening dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014-2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. De kabinetsinzet voor het volgende MFK is leidend voor een integrale afweging van middelen voor de periode na 2020; Nederland wil niet vooruitlopen op de besluitvorming over het volgende MFK.

*b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Het voorstel heeft geen budgettaire gevolgen voor nationale en/of decentrale overheden. Eventuele budgettaire gevolgen (bijvoorbeeld uitvoeringskosten) worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels van de budgetdiscipline.

*c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

De financiële consequenties voor het bedrijfsleven zijn positief. Met dit voorstel kan de vervoersvraag tussen de EU en het VK ook voor 2019 worden geacommodeerd. Zonder dit voorstel zouden goederen niet of niet tijdig vervoerd kunnen worden met (financiële) consequenties voor burgers en bedrijven tot gevolg. Door cabotage uit te sluiten kan onbegeleid vervoer van containers die arriveren in de havens van het VK alleen nog maar worden vervoerd

door wegvervoerders uit het VK en niet meer door (goedkopere) EU-vervoerders, wat mogelijk wel nadelig is voor burgers en bedrijfsleven.

*d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

De gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten zijn beperkt, de administratieve lasten voor vervoer van en naar het VK veranderen door deze verordening nauwelijks. De gevolgen zonder dit voorstel zouden veel groter zijn. Doordat het VK de EU verlaat nemen de administratieve lasten (vooral door douaneformaliteiten) sterk toe, deze lasten worden echter niet door dit voorstel veroorzaakt.

*e) Gevolgen voor concurrentiekracht*

Het voorstel zorgt voor een gelijk speelveld voor de wederzijdse toegang tot elkaars markten als ook voor een gelijk speelveld in de toegang tot de VK markt tussen de EU-lidstaten.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

Aangezien de verordening rechtstreeks werkt, hoeft zij niet geïmplementeerd te worden in nationale regelgeving.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

Artikel 6 kent de Commissie de bevoegdheid toe om gedelegeerde handelingen vast te stellen.

Deze bevoegdheid heeft betrekking op de volgende onderwerpen:

- (a) stelt grenzen aan de toegestane capaciteit die beschikbaar is voor wegvervoerondernemingen in het VK of aan het aantal reizen of aan beide;
- (b) de toepassing van deze verordening opschorten; of
- (c) andere passende maatregelen nemen.

De keuze voor gedelegeerde handelingen ligt hier juridisch gezien voor de hand omdat de Uniewetgever de Commissie alleen via delegatie de bevoegdheid kan verlenen tot wijziging van het basisinstrument. Nederland beaamt hierbij de noodzaak dat de Commissie snel in kan grijpen mocht de situatie daarom vragen.

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De gewijzigde verordening is van toepassing vanaf de dag volgend op die waarop de Unieverdragen niet langer op het Verenigd Koninkrijk van toepassing zijn krachtens artikel 50, lid 3 VEU. Deze verordening is echter niet van toepassing indien uiterlijk op die datum een in overeenstemming met artikel 50, lid 2 VEU met het Verenigd Koninkrijk gesloten terugtrekkingsakkoord in werking is getreden.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

De Commissie zal monitoren of en hoe het VK en de wegvervoerders uit het VK zich houden aan de gemaakte afspraken. Daarnaast zal de Commissie in 2019 alsnog een structurele oplossing voor deze situatie moeten zoeken, zodat ook na 31 december 2019 sprake kan zijn van wegvervoer van en naar het VK zonder onnodige belemmeringen.

*e) Constitutionele toets*

Er zijn geen constitutionele aspecten aan het voorstel.

**7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

De implicaties voor de uitvoering en handhaving zijn beperkt. De huidige situatie blijft grotendeels in stand.

**8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen implicaties voor ontwikkelingslanden.