



Brussel, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het
wegvervoer in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-
Britannië en Noord-Ierland uit de Unie**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Dat betekent dat, indien het terugtrekkingsakkoord¹ niet wordt geratificeerd, vanaf 30 maart 2019 (hierna "de terugtrekkingsdatum" genoemd) het primaire en secundaire Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk wordt dan een "derde land".

Binnen de Unie wordt de vrijheid voor de wegvervoerders uit de lidstaten (wegvervoerders uit de Unie) om internationaal goederenvervoer over de weg te verrichten, in hoofdzaak geregeld op basis van Verordening (EG) nr. 1072/2009². In die verordening zijn gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de toegang tot het beroep van wegvervoerder en de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

Bij gebreke van een terugtrekkingsakkoord zouden wegvervoersdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten vanaf de terugtrekking niet langer worden geregeld door deze verordening. Dit zou ertoe leiden dat communautaire vergunningen die het Verenigd Koninkrijk tot de terugtrekkingsdatum aan wegvervoerders afgeeft, hun geldigheid zouden verliezen, zodat houders van die vergunningen de toegang verliezen tot de Uniemarkt voor wegvervoer. Evenzo zouden ook wegvervoerders uit de Europese Unie, op grond van de bestaande communautaire vergunningen, automatische toegang tot de markt voor wegvervoer in het Verenigd Koninkrijk verliezen.

Een en ander betekent dat er, bij gebreke van een terugtrekkingsakkoord, in het Unierecht vanaf 30 maart 2019 geen grondslag meer zou zijn voor wegvervoerders om wegvervoersdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten te verrichten. Het multilaterale quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) zou het enige rechtskader zijn dat kan dienen als grondslag voor de voortzetting van die diensten, mits betrokkenen in het bezit zijn van een CEMT-vergunning. Een voertuig met een CEMT-vergunning mag goederen vervoeren tussen de 43 landen die aan het systeem deelnemen, waaronder 26 van de EU-27-lidstaten (alle lidstaten op Cyprus na), het Verenigd Koninkrijk en 16 andere landen. Na een internationale wegvervoersactiviteit van het land van de registratie van het voertuig naar een ander CEMT-land, mogen voordat het voertuig terugkeert naar zijn land van registratie tot drie vervoersactiviteiten waarbij het land van registratie niet is betrokken, worden verricht.

Het aantal CEMT-vergunningen per lidstaat is beperkt en ze worden nationaal verdeeld door de bevoegde autoriteiten van elke lidstaat. De vergunningen voor 2019 zijn al verdeeld en het aantal ervan kan niet op korte termijn worden verhoogd. CEMT-quota worden jaarlijks vastgesteld en om het aantal vergunningen dat een CEMT-land krijgt toegewezen, te kunnen veranderen, is het unanieme akkoord van alle CEMT-landen vereist.

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

² Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

Zo zullen er in 2019 jaarvergunningen worden verleend voor 23 252 in de EU-27 geregistreerde voertuigen. Daarnaast zullen er 984 jaarvergunningen voor het Verenigd Koninkrijk zijn en 23 472 jaarvergunningen voor voertuigen uit andere landen die aan het systeem deelnemen. Gezien het volume wegvervoersdiensten en het volume goederen dat over de weg wordt vervoerd tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten (rond 50 miljoen ton in 2017, waarvan zo'n 30 miljoen ton van de EU-27 naar het Verenigd Koninkrijk en zo'n 20 miljoen ton in de andere richting), spreekt het voor zich dat uitsluitend een beroep doen op het CEMT-quotasysteem momenteel geen adequate oplossing is om bij gebreke van een terugtrekkingsakkoord onmiddellijk na de terugtrekkingsdatum de basisconnectiviteit in het wegvervoer te waarborgen. De Unie en de lidstaten dienen ervoor te zorgen dat een afdoende aantal vergunningen beschikbaar is binnen het CEMT-systeem, om basisconnectiviteit te garanderen.

Het goederenvervoer over de weg tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten is nagenoeg volledig in handen van wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk en uit de Unie. Wanneer die vervoerders hun recht zouden verliezen om wegvervoersdiensten te verrichten tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten, zou zulks resulteren in ernstige verstoringen, onder meer van de openbare orde.

Daarom is het passend voor de Unie om tijdelijke en in de tijd beperkte noodmaatregelen vast te stellen die dergelijke potentieel versturende effecten voor de connectiviteit mitigeren.

In haar mededeling "Voorbereidingen voor de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op 30 maart 2019: een noodplan" van 13 november 2018³ heeft de Commissie haar voornemen aangekondigd om een aantal noodmaatregelen voor te stellen voor het geval het Verenigd Koninkrijk zich uit de Unie zou terugtrekken zonder een terugtrekkingsakkoord. Wat betreft het wegvervoer heeft de Commissie in die mededeling aangestipt dat met CEMT-vergunningen aanzienlijk minder verkeer mogelijk zou zijn dan momenteel tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk plaatsvindt.

De Europese Raad (Artikel 50) heeft op 13 december 2018 zijn oproep herhaald om meer te doen om 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. Deze handeling is onderdeel van het pakket maatregelen dat de Commissie als antwoord op die oproep vaststelt.

Het voorliggende voorstel dient dus om tijdelijke maatregelen vast te stellen die het goederenvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk regelen nadat laatstgenoemde zich uit de Unie heeft teruggetrokken (artikel 1). Deze maatregelen dienen om basisconnectiviteit te handhaven voor een strikt in de tijd beperkte periode (artikel 9).

In de eerste plaats (artikel 3) voorziet het voorstel voor een verordening in de eenzijdige toekenning van rechten voor bilateraal vervoer aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk zodat dezen goederen kunnen blijven vervoeren tussen de respectieve grondgebieden.

De rechten die aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk worden toegekend, zijn onderworpen aan conformiteit met het desbetreffende Unierecht inzake het wegvervoer (artikel 4) en de eis dat wegvervoerders uit de Unie gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk krijgen toegekend. Het voorstel voor een verordening bevat een mechanisme

³ COM(2018) 880 final.

(artikel 5) dat moet garanderen dat de rechten die wegvervoerders uit de Unie in het Verenigd Koninkrijk genieten, gelijkwaardig zijn aan de rechten die aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk op grond van dit voorstel voor een verordening worden toegekend. Indien dat niet het geval is, wordt de Commissie gemachtigd de nodige maatregelen vast te stellen om de situatie te corrigeren door middel van gedelegeerde handelingen, met onder meer een beperking van de toegestane capaciteit, en/of van het aantal ritten voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk. De beoordeling van het niveau van gelijkwaardigheid en de vaststelling van corrigerende maatregelen door de Commissie houdt niet uitsluitend verband met strikte, formele overeenstemming tussen de beide rechtsordes; dit komt door de uitgesproken verschillen tussen de respectieve markten en om een benadering met een blinde afspiegeling te vermijden, hetgeen uiteindelijk tegen het belang van de Unie kan ingaan.

Ook al zet het voorstel voor een verordening in op het tijdelijk garanderen van basisconnectiviteit voor het wegvervoer, toch bevat het een soepel mechanisme dat ervoor zorgt dat wegvervoerders uit de Unie eerlijke en gelijke kansen krijgen om te concurreren met wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk wanneer het Verenigd Koninkrijk niet langer gebonden is door Unierecht. Een gelijk speelveld vereist dat, zelfs na de terugtrekking, het Verenigd Koninkrijk in het wegvervoer voldoende hoge en vergelijkbare normen blijft toepassen ten aanzien van: eerlijke mededinging, met toezicht op kartels, misbruik van machtsposities en concentraties; het verbod op ongerechtvaardigde overheids subsidies; de bescherming van werknemers en een hoog niveau van verkeersveiligheid; de bescherming van het milieu; veiligheid en beveiliging of, met betrekking tot de vergunningverlening aan wegvervoerders of de kwalificatie, opleiding en medische controles van beroepsvervoerders. Bovendien dient ervoor te worden gewaakt dat vervoerders uit de Unie in het Verenigd Koninkrijk rechtens noch feitelijk worden gediscrimineerd. Daarom wordt de Commissie door het voorstel voor een verordening (artikel 6) belast met het toezicht op de mededingingsvoorwaarden tussen wegvervoerders uit de Unie en het Verenigd Koninkrijk, en wordt zij gemachtigd om met gedelegeerde handelingen de nodige maatregelen te nemen zodat er te allen tijde sprake is van een gelijk speelveld.

De vereiste procedures worden ingesteld om de lidstaten en de Commissie in staat te stellen zich ervan te vergewissen dat wegvervoerders die op grond van deze verordening goederen naar de Unie vervoeren, beschikken over een door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunning die of een bevoegdheidsbewijs dat in overeenstemming is met de desbetreffende normen, dat alle desbetreffende nationale wetgeving en Uniewetgeving in acht is genomen en dat de toegekende rechten niet worden overschreden.

Uitdrukkelijk wordt herhaald dat lidstaten over geen bilaterale wegvervoerovereenkomsten met het Verenigd Koninkrijk mogen onderhandelen of dit soort overeenkomsten niet mogen afsluiten voor kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en dat zij wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk, met betrekking tot het wegvervoer, evenmin andere rechten mogen toekennen dan de bij deze verordening toegekende rechten (artikel 3). Niettemin zullen de respectieve bevoegde autoriteiten kunnen samenwerken voor zover dat nodig is voor de goede implementatie van de verordening (artikel 7), zodat het beheer van wegvervoerdiensten die na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk op grond van deze verordening verder zullen worden verricht, daardoor zo min mogelijk wordt verstoord.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel voor een verordening is bedoeld als een *lex specialis* die een oplossing moet bieden voor een aantal gevolgen van het feit dat Unievoorschriften voor het wegvervoer, met

name Verordening (EG) nr. 1072/2009, vanaf de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk en zonder een terugtrekkingsakkoord niet langer van toepassing zullen zijn op het wegvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en de resterende lidstaten. De voorgestelde bepalingen zijn beperkt tot hetgeen in dit verband nodig is om onevenredige verstoringen te vermijden, onder meer met betrekking tot de openbare orde. Zij zijn bedoeld om slechts voor een beperkte periode van toepassing te zijn. Dit voorstel is bijgevolg volledig verenigbaar met de bestaande wetgeving, en met name met Verordening (EG) nr. 1072/2009.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel is een aanvulling op Unievoorschriften voor het goederenvervoer over de weg, met name Verordening (EG) nr. 1072/2009. Het specifieke doel en de specifieke context van deze verordening, alsmede het eenzijdige karakter ervan, vergen noodzakelijkerwijs een restrictieve benadering bij de toekenning van rechten, alsmede specifieke voorschriften die rechtsgelijkheid en een gelijk speelveld in stand moeten houden.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Dit artikel vormt de grondslag voor de vaststelling van EU-wetgeving met betrekking tot met name: i) 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 ii) de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 91, lid 1, onder b), VWEU).

- **Subsidiariteit**

In artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 wordt de bevoegdheid om ter zake overeenkomsten met derde landen te sluiten aan de Unie voorbehouden. Bij gebreke van dit soort overeenkomst zou met dit voorstel voor een handeling basisconnectiviteit worden vastgesteld mits gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk worden toegekend. Deze connectiviteit zou gelijkkelijk worden gegarandeerd voor verkeer naar en van alle punten in de Unie, hetgeen verstoringen op de interne markt voorkomt. Daarom is optreden op Unieniveau onmisbaar en zou het resultaat niet kunnen worden behaald door optreden op het niveau van de lidstaten.

- **Evenredigheid**

Het voorstel voor een verordening wordt als evenredig beschouwd omdat hiermee onevenredige verstoringen op zodanige wijze kunnen worden vermeden dat ook gelijke mededingingsvoorwaarden voor wegvervoerders uit de Unie zijn gegarandeerd. Het gaat niet verder dan hetgeen nodig is om deze doelstelling te behalen. Dit geldt met name voor de voorwaarden waarop de betrokken rechten worden toegekend, die onder meer verband houden met de noodzaak dat gelijkwaardige rechten door het Verenigd Koninkrijk worden toegekend, en met eerlijke concurrentie, alsmede voor de beperking van de regeling in de tijd.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien met de handeling kwesties worden beregeld die nauw verband houden met Verordening (EG) nr. 1072/2009 en het voornemen is om, net als bij deze verordening, volledig geharmoniseerde mededingingsvoorwaarden te garanderen, dient deze handeling de

vorm aan te nemen van een verordening. Deze vorm beantwoordt ook het beste aan de urgentie van de situatie/context, aangezien de tijd die beschikbaar is vóór de terugtrekking (zonder dat een terugtrekkingsakkoord wordt gesloten), te kort is om een omzetting van in een richtlijn vervatte bepalingen mogelijk te maken.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Dit is niet van toepassing gezien het uitzonderlijke, tijdelijke en eenmalige karakter van de gebeurtenis die dit voorstel noodzakelijk maakt en die geen verband houdt met de doelstellingen van bestaande wetgeving.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De uitdagingen die zich aandienen doordat het Verenigd Koninkrijk zich terugtrekt uit de Europese Unie, en de mogelijke oplossingen daarvoor zijn aan de orde gesteld door diverse belanghebbenden en vertegenwoordigers van lidstaten.

Een gemeenschappelijk thema in de standpunten die zijn gepresenteerd, was de noodzaak van regelgevend optreden om een zekere mate van connectiviteit in stand te houden voor het goederenvervoer over de weg. Wat betreft de toegang tot de Uniemarkt voor wegvervoer kunnen belanghebbenden zelf geen noodmaatregelen treffen om het schadelijke effect van het eventuele ontbreken van een terugtrekkingsakkoord te mitigeren.

Op 29 november 2018 heeft de Commissie een EU-27-paraatheidswerkshop georganiseerd in de Groep Artikel 50 van de Raad. Daar hebben vertegenwoordigers van de lidstaten met name beklemtoond dat op EU-niveau noodmaatregelen moeten worden vastgesteld om een basisconnectiviteit tussen de EU-27 en het Verenigd Koninkrijk te garanderen ingeval er geen terugtrekkingsakkoord ligt. Meer bepaald beklemtoonden zij dat het CEMT-systeem met multilaterale quota geen afdoende en adequate terugvaloptie is, gelet op de kwantitatieve en kwalitatieve beperkingen ervan.

Die opmerkingen zijn meegenomen tijdens de voorbereiding van dit voorstel.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De betrokken belanghebbenden hebben diverse vormen van inschatting van de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk voor de sector van het wegvervoer gedeeld met de Commissie. De conclusie van die inschattingen is dat de enige terugvaloptie die in het wegvervoer beschikbaar is - het multilaterale quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) - ontoereikend is om de behoeften van de sector af te dekken. Het tekort aan vergunningen die voor 2019 beschikbaar zijn (zie boven) dreigt voor aanzienlijke verstoringen te zorgen en het gevaar bestaat dat de bilaterale goederenstroom over de weg (jaarlijks rond 50 miljoen ton) niet langer volledig wordt gedekt. Meer dan 80 % van de wegvervoersactiviteiten tussen het Verenigd Koninkrijk en de EU-27 wordt momenteel uitgevoerd door vervoerders die in de EU-27 zijn gevestigd. Het is in het belang van de EU-27 om een raamwerk te bieden dat bilaterale wegvervoersactiviteiten niet nodeloos beperkt.

- **Effectbeoordeling**

Een effectbeoordeling is niet vereist, gelet op het uitzonderlijke karakter van de situatie en de beperkte behoeften tijdens de periode waarin de statusverandering van het Verenigd Koninkrijk ten uitvoer wordt gelegd. Er zijn geen andere materieel en juridisch verschillende beleidsopties beschikbaar dan de optie die wordt voorgesteld.

- **Grondrechten**

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het wegvervoer in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Unie

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. De Verdragen zijn niet meer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk met ingang van de datum van inwerkingtreding van een terugtrekkingsakkoord of, bij gebreke daarvan, na verloop van twee jaar na die kennisgeving, d.w.z. met ingang van 30 maart 2019, tenzij de Europese Raad met instemming van het Verenigd Koninkrijk met eenparigheid van stemmen tot verlenging van deze termijn besluit.
- (2) Met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie zou, in de verhoudingen met de resterende zeventwintig lidstaten en bij gebreke van bijzondere voorschriften, een eind komen aan alle rechten en verplichtingen die uit het Unierecht voortvloeien ten aanzien van markttoegang, zoals vastgesteld door Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad⁶.
- (3) Het multilaterale quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) is het enige andere beschikbare juridische raamwerk dat als grondslag kan dienen voor het goederenvervoer over de weg tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk na de terugtrekkingsdatum. Als gevolg echter van het beperkte aantal thans in het CEMT-systeem beschikbare vergunningen en het beperkte

⁴ PB C van , blz. .

⁵ PB C van [...], blz. .

⁶ Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

toepassingsbereik ervan wat betreft de bestreken soort wegvervoersactiviteiten, is dit systeem momenteel ontoereikend om een volledig antwoord te bieden voor de behoeften van het wegvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk.

- (4) Om te vermijden dat daardoor ernstige verstoringen ontstaan, onder meer wat betreft de openbare orde, moet bijgevolg een tijdelijk stel maatregelen worden vastgesteld waardoor wegvervoerders met een vergunning uit het Verenigd Koninkrijk goederen over de weg kunnen vervoeren tussen het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en de resterende 27 lidstaten. Om een passend evenwicht tussen het Verenigd Koninkrijk en de resterende lidstaten te garanderen, moeten de aldus verleende rechten afhankelijk worden gesteld van de toekenning van gelijkwaardige rechten en moeten zij aan bepaalde voorwaarden die eerlijke concurrentie borgen, worden onderworpen.
- (5) Om het tijdelijke karakter van dit stel maatregelen tot uiting te brengen, moeten zij tot een korte periode worden beperkt, zodat de nodige regelingen voor basisconnectiviteit kunnen worden getroffen binnen het CEMT-systeem, onverlet eventuele onderhandelingen en de inwerkingtreding van een toekomstige overeenkomst inzake het goederenvervoer over de weg tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk.
- (6) Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (7) Deze verordening moet dringend van kracht worden en gelden vanaf de dag na die waarop de Verdragen niet langer van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk, tenzij een met het Verenigd Koninkrijk gesloten terugtrekkingsakkoord tegen die datum in werking is getreden.
- (8) Wanneer dat nodig is om een antwoord te bieden op de behoeften van de markt, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden overgedragen, teneinde de gelijkwaardigheid te herstellen van door de Unie aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk toegekende rechten met door het Verenigd Koninkrijk aan wegvervoerders uit de Unie toegekende rechten, en teneinde gevallen van oneerlijke concurrentie ten koste van wegvervoerders uit de Unie te verhelpen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen. Er moet worden gewaarborgd dat deze gedelegeerde handelingen het goede functioneren van de interne markt niet buitensporig verstoren,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Toepassingsgebied

In deze verordening worden tijdelijke maatregelen vastgesteld die het goederenvervoer tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (hierna "het Verenigd Koninkrijk" genoemd) regelen nadat dit land zich uit de Unie heeft teruggetrokken.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) "voertuig": een in het Verenigd Koninkrijk geregistreerd motorvoertuig of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het trekkende voertuig in het Verenigd Koninkrijk is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van goederen. Het voertuig mag eigendom zijn van de onderneming, door haar op krediet zijn gekocht of door haar zijn gehuurd, in het laatste geval mits zij voldoet aan de voorwaarden van Richtlijn 2006/1/EG⁷;
- (2) "bilateraal vervoer":
 - (a) de verplaatsingen van een geladen voertuig waarvan het punt van vertrek en het punt van aankomst zich op, respectievelijk, het grondgebied van de Unie en het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk bevinden, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;
 - (b) de lege ritten in verband met het onder a) bedoelde vervoer;
- (3) "wegvervoerder uit de Unie": een onderneming die actief is in het goederenvervoer over de weg en in het bezit is van een geldige communautaire vergunning in overeenstemming met artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1072/2009;
- (4) "wegvervoerder uit het Verenigd Koninkrijk": een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde onderneming die goederenvervoer over de weg mag verrichten en in het bezit is van een geldige vergunning van het Verenigd Koninkrijk;
- (5) "vergunning van het Verenigd Koninkrijk": een door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunning ten behoeve van internationaal vervoer, daaronder begrepen bilateraal vervoer;
- (6) "mededingingsrecht": het recht dat tot doel heeft de volgende gedragingen te voorkomen voor zover die wegvervoersdiensten ongunstig kunnen beïnvloeden:
 - (a) gedragingen die bestaan in:
 - i) overeenkomsten tussen wegvervoerders, besluiten van verenigingen van wegvervoerders en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst;

⁷ Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2006 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82).

- ii) misbruik door één of meer wegvervoerders van een machtspositie;
 - iii) maatregelen die het Verenigd Koninkrijk neemt of handhaaft met betrekking tot overheidsbedrijven en ondernemingen waaraan het bijzondere of uitsluitende rechten verleent en die in strijd zijn met punt i) of ii); en
- (b) concentraties tussen wegvervoerders die de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zouden belemmeren, met name als gevolg van het in leven roepen of versterken van een machtspositie;
- (7) "subsidie": alle door de overheid of door een andere overheidsinstantie aan een wegvervoerder verleende financiële bijdragen waarmee een voordeel wordt verleend, en met inbegrip van:
- (a) de directe overdracht van middelen, zoals subsidies, leningen of kapitaalbreng, de mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen, het overnemen van verplichtingen, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
 - (b) de derving of niet-inning van inkomsten die normaal gesproken de overheid toekomen;
 - (c) de levering van goederen en diensten niet zijnde algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten; of
 - (d) het doen van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering van één of meer van de onder a), b) en c) vermelde functies die de overheid of een andere overheidsinstantie normaal gesproken zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen.
- Met een financiële bijdrage van een overheid of een andere overheidsinstantie wordt geacht geen voordeel te zijn verleend indien een particuliere marktdeelnemer die zich uitsluitend door winstgevenheidsvooruitzichten laat leiden, in dezelfde situatie als de betrokken overheidsinstantie, dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;
- (8) "onafhankelijke mededingingsautoriteit": een autoriteit belast met de toepassing en handhaving van het mededingingsrecht en het toezicht op subsidies, en die aan de volgende voorwaarden voldoet:
- (a) de autoriteit is operationeel onafhankelijk en is afdoende uitgerust met de middelen die nodig zijn om haar taken uit te voeren;
 - (b) bij de vervulling van haar taken en de uitoefening van haar bevoegdheden beschikt de autoriteit over de nodige garanties voor haar onafhankelijkheid van politieke of andere externe beïnvloeding en treedt zij onpartijdig op; en
 - (c) de besluiten van de autoriteit zijn aan rechterlijke toetsing onderworpen;
- (9) "discriminatie": een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging ten aanzien van de levering van goederen of diensten, met inbegrip van openbare diensten, die worden gebruikt voor wegvervoersdiensten, of ten aanzien van de behandeling daarvan door overheidsinstanties die relevant zijn voor dergelijke diensten;

- (10) "grondgebied van de Unie": het grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie van toepassing zijn op de in die Verdragen neergelegde voorwaarden.

Artikel 3

Het recht om bilateraal vervoer te verrichten

1. Wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk mogen, op de in deze verordening vastgestelde voorwaarden, bilateraal vervoer verrichten.
2. De volgende soorten bilateraal vervoer mogen worden verricht door in het Verenigd Koninkrijk gevestigde natuurlijke personen of rechtspersonen, zonder dat een vergunning uit het Verenigd Koninkrijk in de zin van artikel 2, lid 5, is vereist:
 - (a) postvervoer in het kader van een universele dienst;
 - (b) vervoer van beschadigde of onklare voertuigen;
 - (c) goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan de toegestane massa in beladen toestand, met inbegrip van die van de aanhangwagen(s), niet meer dan 3,5 ton bedraagt;
 - (d) vervoer van geneesmiddelen, medische apparaten en uitrusting, alsmede van andere artikelen die nodig zijn voor eerstehulpverlening, met name in het geval van natuurrampen.
 - (e) goederenvervoer mits:
 - i) de vervoerde goederen eigendom zijn van de onderneming of door haar zijn verkocht of gekocht, verhuurd of gehuurd, voortgebracht, gedolven, bewerkt of hersteld;
 - ii) het doel van het vervoer is de goederen naar de onderneming te brengen of deze vanuit de onderneming te verzenden, ofwel deze te verplaatsen binnen of buiten de onderneming voor haar eigen behoeften;
 - iii) de voor dit vervoer gebruikte motorvoertuigen worden bestuurd door personeel dat in dienst is of ter beschikking gesteld is van de onderneming krachtens een contractuele verplichting;
 - iv) de voertuigen die de goederen vervoeren, eigendom zijn van de onderneming, door haar op krediet zijn gekocht of door haar zijn gehuurd, in het laatste geval mits zij voldoen aan de voorwaarden van Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2006 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg; en
 - v) dat vervoer slechts een secundaire bedrijvigheid is in het kader van de algemene werkzaamheden van de onderneming.
3. De lidstaten onderhandelen niet over, noch sluiten zij bilaterale overeenkomsten of regelingen met het Verenigd Koninkrijk over kwesties die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Onverminderd bestaande multilaterale overeenkomsten, kennen zij wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk anderszins geen andere rechten toe dan die welke in deze verordening worden toegekend.

Artikel 4

Sociale en technische voorschriften

Bij bilateraal vervoer overeenkomstig deze verordening worden de volgende voorschriften in acht genomen:

- (a) ten aanzien van mobiele werknemers en zelfstandige bestuurders: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad⁸ vastgestelde voorwaarden;
- (b) ten aanzien van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer: de voorwaarden van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad⁹;
- (c) ten aanzien van tachografen in het wegvervoer: de voorwaarden van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰;
- (d) ten aanzien van de maximaal toegestane afmetingen en gewichten van bepaalde wegvoertuigen: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 96/53/EG van de Raad¹¹ vastgestelde voorwaarden;
- (e) ten aanzien van de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 92/6/EG van de Raad¹² vastgestelde voorwaarden;
- (f) ten aanzien van het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 91/671/EEG van de Raad¹³ vastgestelde voorwaarden;

⁸ Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).

⁹ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

¹⁰ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

¹¹ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 5).

¹² Richtlijn 92/6/EEG van de Raad van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (PB L 57 van 2.3.1992, blz. 27).

¹³ Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 26).

- (g) ten aanzien van de terbeschikkingstelling van werknemers: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ vastgestelde voorwaarden.

Artikel 5

De gelijkwaardigheid van rechten

1. De Commissie ziet toe op de door het Verenigd Koninkrijk aan wegvervoerders uit de Unie toegekende rechten en op de voorwaarden voor de uitoefening daarvan.
2. Wanneer de Commissie constateert dat de rechten die het Verenigd Koninkrijk aan wegvervoerders uit de Unie toekent rechtens of feitelijk niet gelijkwaardig zijn aan die welke op grond van deze verordening aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk zijn toegekend, of wanneer die rechten niet in gelijke mate voor alle wegvervoerders uit de Unie beschikbaar zijn, kan zij, om de gelijkwaardigheid te herstellen, door middel van gedelegeerde handelingen:
 - (a) beperkingen vaststellen voor de toegestane beschikbare capaciteit en/of het aantal ritten voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk;
 - (b) de toepassing van deze verordening opschorten; of
 - (c) andere dienstige maatregelen nemen.

Artikel 6

Eerlijke concurrentie

1. De Commissie ziet toe op de voorwaarden waarop wegvervoerders uit de Unie concurreren met wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk bij het verrichten van wegvervoersdiensten die onder deze verordening vallen.
2. Wanneer de Commissie constateert dat, als gevolg van een van de in lid 3 genoemde situaties, die voorwaarden merkbaar minder gunstig zijn dan die welke wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk genieten, kan zij, om die situatie te verhelpen, door middel van gedelegeerde handelingen:
 - (a) beperkingen vaststellen voor de toegestane beschikbare capaciteit en/of het aantal ritten voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk;
 - (b) de toepassing van deze verordening opschorten; of
 - (c) andere dienstige maatregelen nemen.
3. In lid 2 bedoelde gedelegeerde handelingen kunnen worden vastgesteld om de volgende situaties te verhelpen:
 - (a) de toekenning van subsidies door het Verenigd Koninkrijk;
 - (b) het feit dat het Verenigd Koninkrijk niet beschikt over mededingingsrecht of dat niet daadwerkelijk toepast;

¹⁴ Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).

- (c) het feit dat het Verenigd Koninkrijk geen onafhankelijke mededingingsautoriteit opricht of in stand houdt;
 - (d) de toepassing door het Verenigd Koninkrijk van normen voor de bescherming van werknemers, de veiligheid, de beveiliging of het milieu of met betrekking tot de vergunningverlening aan wegvervoerders of de kwalificatie, opleiding en medische controles voor beroepsvervoerders die minder streng zijn dan de normen welke in Unierecht zijn vastgesteld of, bij gebreke van bepalingen ter zake in het Unierecht, dan die welke alle lidstaten toepassen, of hoe dan ook dan de desbetreffende internationale normen;
 - (e) de toepassing door het Verenigd Koninkrijk van voorschriften inzake tolheffing en belastingheffing die afwijken van de voorschriften die in Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ zijn vastgesteld; en
 - (f) iedere vorm van discriminatie tegen wegvervoerders uit de Unie.
4. Voor de toepassing van lid 1 kan de Commissie de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk of wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk om inlichtingen verzoeken. Wanneer de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk of wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk de verlangde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde redelijke termijn verschaffen, of wanneer zij onvolledige inlichtingen verschaffen, kan de Commissie overeenkomstig lid 2 handelen.

Artikel 7

Overleg en samenwerking

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat overleggen en werken samen met de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk voor zover nodig is om de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen.
2. De lidstaten verschaffen de Commissie op verzoek onverwijld alle in overeenstemming met lid 1 verkregen inlichtingen of alle andere inlichtingen die voor de tenuitvoerlegging van artikel 5 en artikel 6 van deze verordening relevant zijn.

Artikel 8

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling op grond van artikel 5, lid 2, of artikel 6, lid 2, raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016*.
2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

¹⁵ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

Artikel 9

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf de dag na die waarop de Verdragen niet langer van toepassing zijn op het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 50, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie.

Deze verordening is evenwel niet van toepassing indien een met het Verenigd Koninkrijk in overeenstemming met artikel 50, lid 2, van het Verdrag betreffende de Europese Unie gesloten terugtrekkingsakkoord tegen die datum van kracht is geworden.

Deze verordening is van toepassing tot en met 31 december 2019.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter