



Brussel, 10.12.2020  
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het goederen- en personenvervoer over de weg na het einde van de overgangperiode als vermeld in het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie**

(Voor de EER relevante tekst)

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

Op 1 februari 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk zich uit de Unie teruggetrokken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie<sup>1</sup> (het “terugtrekkingsakkoord”) is door de Unie gesloten bij Besluit (EU) 2020/135 van de Raad<sup>2</sup> en is op 1 februari 2020 in werking getreden. De in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangperiode, tijdens welke het Unierecht van toepassing blijft op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 127 van dat akkoord, loopt af op 31 december 2020.

Op 25 februari 2020 heeft de Raad Besluit (EU, Euratom) 2020/266 houdende machtiging tot het openen van onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland over een nieuwe partnerschapsovereenkomst<sup>3</sup> vastgesteld. Zoals uit de onderhandelingsrichtsnoeren blijkt, voorziet de machtiging onder meer in de nodige elementen om de betrekkingen met het Verenigd Koninkrijk op het gebied van wegvervoer na het einde van de overgangperiode alomvattend te behandelen.

Het is echter onzeker of tegen het einde van die periode een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over hun toekomstige betrekkingen op dat gebied in werking zal zijn getreden.

Alle rechten en plichten die uit het Unierecht voortvloeien met betrekking tot de toegang tot de wegvervoersmarkt, zoals vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1072/2009<sup>4</sup> en Verordening (EG) nr. 1073/2009<sup>5</sup>, verstrijken op 31 december 2020, als de in het terugtrekkingsakkoord vastgestelde overgangperiode afloopt. Dat zal tot gevolg hebben dat communautaire vergunningen die het Verenigd Koninkrijk aan wegvervoerders en autobus- en touringcarexploitanten heeft afgegeven, hun geldigheid verliezen, zodat de houders van die vergunningen niet langer toegang hebben tot de EU-markt voor goederen- en personenvervoer over de weg. Evenzo zullen wegvervoerders en autobus- en touringcarexploitanten uit de Europese Unie, op grond van de bestaande communautaire vergunningen, automatische toegang tot de markt voor goederen- en personenvervoer over de weg in het Verenigd Koninkrijk verliezen.

Daaruit volgt dat, bij gebrek aan een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over die aangelegenheid, na afloop van de overgangperiode het multilaterale

---

<sup>1</sup> PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.

<sup>2</sup> Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1).

<sup>3</sup> PB L 58 van 27.2.2020, blz. 53.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).

quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (ECMV) het enige beschikbare rechtskader zou worden waarop de voortzetting van het goederenvervoer over de weg gebaseerd zou kunnen worden, behoudens het bezit van een ECMV-vergunning. Een voertuig met een ECMV-vergunning mag goederen vervoeren tussen de 43 landen die aan het systeem deelnemen, waaronder 26 van de EU-lidstaten (alle lidstaten op Cyprus na), het Verenigd Koninkrijk en 16 andere landen. Na een internationale vervoersactiviteit van het land van registratie van het voertuig naar een ander ECMV-land, mogen tot drie activiteiten worden verricht waarbij het land van registratie niet is betrokken voordat het voertuig moet terugkeren naar het land waar het is geregistreerd.

Het aantal ECMV-vergunningen per lidstaat is beperkt en de vergunningen voor 2021 zijn reeds op nationaal niveau verdeeld door de bevoegde autoriteiten van elke lidstaat. Dat aantal kan niet op korte termijn worden verhoogd. ECMV-quota worden jaarlijks vastgesteld en om het aantal vergunningen dat een ECMV-land krijgt toegewezen te veranderen, is het unanieme akkoord van alle ECMV-landen vereist.

Zoals reeds is beklemtoond in Verordening (EU) 2019/501 van het Europees Parlement en de Raad van 25 maart 2019<sup>6</sup> en rekening houdend met de volumes van het goederenvervoer over de weg en de goederen die over de weg worden vervoerd tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie (in 2019 ongeveer 51 miljoen ton, waarvan 29 miljoen ton van de Unie naar het Verenigd Koninkrijk en ongeveer 22 miljoen ton van het Verenigd Koninkrijk naar de Unie), is het duidelijk dat uitsluitend vertrouwen op het ECMV-quotasysteem momenteel geen geschikte oplossing is om onmiddellijk na het einde van de overgangperiode basisconnectiviteit in het goederenvervoer over de weg te waarborgen.

Het goederenvervoer over de weg tussen het Verenigd Koninkrijk en de lidstaten is nagenoeg volledig in handen van wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk en de Unie. Als die ondernemers hun recht verliezen om goederenvervoer over de weg te verrichten tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie, zou dat resulteren in ernstige verstoringen, onder meer wat de openbare orde betreft.

Wat personenvervoer per autobus en touringcar betreft, is bij gebrek aan een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over die aangelegenheid, de Overeenkomst betreffende het ongeregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen<sup>7</sup> (“Interbus-overeenkomst”) het enige beschikbare rechtskader dat na het einde van de overgangperiode een basis zou kunnen vormen voor personenvervoer per autobus en touringcar tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk heeft op 29 oktober 2020 zijn akte van toetreding tot de Interbus-overeenkomst neergelegd. Het zal derhalve op 1 januari 2021 een zelfstandige overeenkomstsluitende partij worden. De Interbus-overeenkomst heeft echter alleen betrekking op ongeregeld vervoer en volstaat derhalve niet om de verstoringen aan te pakken die het gevolg zijn van het einde van de toepassing van het Unierecht op en in het Verenigd Koninkrijk, gezien het grote aantal personen dat zou blijven reizen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk. Tussen de overeenkomstsluitende partijen is onderhandeld over een protocol bij de Interbus-overeenkomst betreffende het geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen met touringcars en met autobussen, maar het zal naar verwachting niet op tijd in

---

<sup>6</sup> Verordening (EU) 2019/501 van het Europees Parlement en de Raad van 25 maart 2019 betreffende gemeenschappelijke regels ter waarborging van basisconnectiviteit in het goederen- en personenvervoer over de weg in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Unie (PB L 85I van 27.3.2019, blz. 39).

<sup>7</sup> PB L 321 van 26.11.2002, blz. 13.

werking treden om een haalbaar alternatief te bieden voor de periode onmiddellijk na het einde van de overgangperiode. In het geval van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen met touringcars en met autobussen voorzien de bestaande instrumenten derhalve niet in de behoeften van dergelijke diensten tussen, enerzijds, de Unie en, anderzijds, het Verenigd Koninkrijk.

Grensoverschrijdende touringcar- en autobusdiensten tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland zijn van bijzonder belang voor gemeenschappen die in de grensregio's wonen, omdat zij basisconnectiviteit tussen gemeenschappen waarborgen, onder meer in het kader van het gemeenschappelijk reisgebied. Er bestaat geen instrument dat zou kunnen voldoen aan de behoefte aan touringcar- en autobusexploitanten die geregeld vervoer of bijzondere vormen van geregeld vervoer verrichten waarbij passagiers worden opgenomen en afgezet in regio's aan de andere kant van de grens. Zonder het recht om cabotagevervoer te verrichten, wordt de economische levensvatbaarheid van veel grensoverschrijdende diensten echter bedreigd. Daarom is het passend voor de Unie om tijdelijke en in de tijd beperkte noodmaatregelen vast te stellen die dergelijke potentieel versturende effecten op de connectiviteit tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk matigen.

Dit voorstel heeft bijgevolg tot doel tijdelijke maatregelen vast te stellen voor het goederenvervoer over de weg en voor het verrichten van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen tussen, enerzijds, de Unie en, anderzijds, het Verenigd Koninkrijk na het einde van de overgangperiode als bedoeld in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord (artikel 1). Die maatregelen dienen om basisconnectiviteit in stand te houden voor een strikt in de tijd beperkte periode (artikel 2).

Gibraltar valt niet binnen de territoriale werkingssfeer van deze verordening, en daarin vervatte verwijzingen naar het Verenigd Koninkrijk hebben geen betrekking op Gibraltar.

In de eerste plaats (artikel 3) voorziet de voorgestelde verordening in de eenzijdige toekenning van rechten voor bilateraal vervoer aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde wegvervoerders, zodat zij goederen kunnen blijven vervoeren tussen hun grondgebied en de Unie.

De voorgestelde verordening voorziet ook (artikel 4) in de eenzijdige toekenning van rechten voor bilateraal personenvervoer per touringcar en autobus in het kader van geregeld vervoer of bijzondere vormen van geregeld vervoer aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde autobus- en touringcarexploitanten, zodat zij personen tussen hun grondgebied en de Unie kunnen blijven vervoeren. De verordening voorziet voorts in de eenzijdige toekenning van rechten voor het opnemen en afzetten van passagiers in de grensregio van Ierland in het kader van geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.

De rechten die aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk worden toegekend, zijn onderworpen aan conformiteit met het desbetreffende Unierecht dat van toepassing is op exploitanten van goederen- en personenvervoer over de weg (artikel 6) en aan de eis dat wegvervoerders uit de Unie gelijkwaardige rechten krijgen van het Verenigd Koninkrijk. De voorgestelde verordening bevat een mechanisme (artikel 7) dat moet garanderen dat de rechten die wegvervoerders uit de Unie genieten in het Verenigd Koninkrijk, gelijkwaardig zijn aan de rechten die aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk worden toegekend op grond van de voorgestelde verordening. Als dat niet het geval is, is de Commissie gemachtigd de nodige maatregelen vast te stellen om de situatie te corrigeren door middel van gedelegeerde handelingen, waaronder een beperking van de toegestane beschikbare 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 houden niet uitsluitend verband met strikte, formele overeenstemming tussen de beide rechtsordes; dat is te wijten aan de grote verschillen tussen de respectieve markten en om een blinde spiegelbenadering te vermijden die uiteindelijk in strijd zou kunnen zijn met het belang van de Unie.

De voorgestelde verordening heeft weliswaar tot doel tijdelijk basisconnectiviteit voor het goederen- en personenvervoer over de weg te waarborgen, maar voorziet in een flexibel mechanisme zodat wegvervoerders en exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie eerlijke en gelijke kansen krijgen om te concurreren met wegvervoerders en exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk. Een gelijk speelveld vereist dat, zelfs na het einde van de overgangperiode, het Verenigd Koninkrijk voldoende hoge en vergelijkbare normen in het goederen- en personenvervoer over de weg blijft toepassen met betrekking tot: 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 het toekennen van vergunningen aan wegvervoerders of de kwalificatie, de opleiding en de medische controles van beroepschauffeurs. Bovendien moet worden gewaarborgd dat wegvervoerders uit de Unie in het Verenigd Koninkrijk rechtens noch feitelijk worden gediscrimineerd. Daarom wordt de Commissie krachtens de voorgestelde verordening belast (artikel 8) met het toezicht op de mededingingsvoorwaarden tussen, enerzijds, wegvervoerders uit de Unie en, anderzijds, wegvervoerders uit 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 uit het Verenigd Koninkrijk die op grond van deze verordening goederen of personen vervoeren, beschikken over een vergunning die of een bevoegdheidsbewijs dat in overeenstemming is met de desbetreffende normen, dat is voldaan aan alle desbetreffende nationale wetgeving en Uniewetgeving en dat de toegekende rechten niet worden overschreden.

Verordening (EG) nr. 1072/2009 en Verordening (EG) nr. 1073/2009 bestrijken reeds het deel van een traject tussen een lidstaat en een derde land op het grondgebied van alle in doorvoer gepasseerde lidstaten. Er moet worden gewaarborgd dat die verordeningen ook van toepassing zijn op het deel van het traject op het grondgebied van de lidstaat waar goederen worden geladen of gelost, en op het deel van het traject op het grondgebied van de lidstaat waar passagiers van touringcars en autobussen worden opgenomen of afgezet (artikel 9). Door een dergelijke uitbreiding wordt gewaarborgd dat exploitanten uit de Unie derdelandenvervoer naar of vanuit het Verenigd Koninkrijk kunnen verrichten, alsook extra haltes in hun touringcar- en autobusdiensten kunnen opnemen.

Er wordt uitdrukkelijk aan herinnerd dat lidstaten niet mogen onderhandelen over bilaterale overeenkomsten inzake wegvervoer met het Verenigd Koninkrijk of dat soort overeenkomsten niet mogen afsluiten voor aangelegenheden die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en dat zij wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk geen andere rechten mogen toekennen dan die welke met deze verordening worden toegekend (artikel 5). Niettemin zullen de respectieve bevoegde autoriteiten kunnen samenwerken voor zover dat nodig is voor de goede uitvoering van de verordening (artikel 10), zodat het beheer

van goederenvervoer over de weg en van vervoer met touringcars en autobussen dat na 31 december 2020 zal worden voortgezet, zo min mogelijk wordt verstoord.

In artikel 11 worden de regels vastgesteld voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende bevoegdheidsdelegatie om gedelegeerde handelingen vast te stellen die waarborgen dat de rechten die wegvervoerders uit de Unie genieten in het Verenigd Koninkrijk, gelijkwaardig zijn aan de rechten die worden verleend aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk, en dat vervoerders uit de Unie niet worden gediscrimineerd in het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 12 bepaalt dat deze verordening van toepassing wordt wanneer de in het terugtrekkingsakkoord vastgestelde overgangperiode afloopt, als er geen overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk inzake wegvervoer in werking is getreden, en ten laatste op 30 juni 2021 ophoudt van toepassing te zijn. De verordening zal op een eerdere datum ophouden van toepassing te zijn als een overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk inzake het wegvervoer in werking treedt of voorlopig wordt toegepast, naargelang het geval, vóór die datum. Met uitzondering van de specifieke bepalingen die in de grensregio van Ierland van toepassing zijn in het kader van geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland, zal de verordening ook op een eerdere datum ophouden van toepassing te zijn op de bepalingen die betrekking hebben op personenvervoer over de weg, als het Protocol bij de Interbus-overeenkomst betreffende het geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen in werking treedt voor de Unie en het Verenigd Koninkrijk.

Deze handeling is onderdeel van het pakket maatregelen dat de Commissie momenteel vaststelt.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

De voorgestelde verordening is bedoeld als een *lex specialis* voor de aanpak van een aantal gevolgen die voortvloeien uit het feit dat de Unieregels inzake goederenvervoer over de weg en personenvervoer over de weg per autobus en touringcar, met name Verordening (EG) nr. 1072/2009 en Verordening (EG) nr. 1073/2009, niet langer van toepassing zullen zijn op het vervoer van goederen en personen over de weg tussen, enerzijds, het Verenigd Koninkrijk en, anderzijds, de Unie. De voorgestelde bepalingen zijn beperkt tot hetgeen in dit verband nodig is om onevenredige verstoringen te vermijden. 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 en Verordening (EG) nr. 1073/2009.

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

Dit voorstel vormt een aanvulling op de Unieregels voor het goederenvervoer over de weg, met name Verordening (EG) nr. 1072/2009, en de Unieregels inzake internationale touringcar- en autobusdiensten, met name Verordening (EG) nr. 1073/2009. 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).

- **Subsidiariteit**

In artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 en artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1073/2009 wordt de bevoegdheid om ter zake overeenkomsten met derde landen te sluiten aan de Unie voorbehouden. Bij gebrek aan dat soort overeenkomst heeft de voorgestelde handeling tot doel basisconnectiviteit in stand te houden, op voorwaarde dat het Verenigd Koninkrijk gelijkwaardige rechten toekent. Die connectiviteit zou gelijkelijk 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**

De voorgestelde verordening wordt als evenredig beschouwd omdat daarmee onevenredige verstoringen op zodanige wijze kunnen worden vermeden dat ook gelijke mededingingsvoorwaarden voor wegvervoerders uit de Unie zijn gegarandeerd. De voorgestelde verordening gaat niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te verwezenlijken. Dat geldt met name voor de voorwaarden waarop de desbetreffende 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 Verordening (EG) nr. 1073/2009, en het voornemen is om, net als bij die verordeningen, volledig geharmoniseerde mededingingsvoorwaarden te garanderen, moet deze handeling de vorm aannemen van een verordening. Die vorm beantwoordt ook het best aan de urgentie van de situatie/context, aangezien de tijd die vóór het einde van de overgangperiode beschikbaar is (als er op die datum geen overeenkomst inzake het vervoer van goederen en personen over de weg van toepassing is), te kort is om de bepalingen van een richtlijn om te kunnen zetten.

## **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

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

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 problemen die ontstaan bij de onderhandelingen over een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk, evenals mogelijke oplossingen daarvoor, zijn door verschillende belanghebbenden en vertegenwoordigers van de lidstaten ter sprake gebracht.

Het feit dat de in het terugtrekkingsakkoord vastgestelde overgangsperiode afloopt op 31 december 2020, de noodzaak om zich voor te bereiden op onvermijdelijke veranderingen op 1 januari 2021 en de mogelijke aanvullende maatregelen die moeten worden overwogen als er geen akkoord komt, zijn met vertegenwoordigers van de lidstaten en diverse belanghebbenden in het wegvervoer besproken tijdens horizontale en specifieke vergaderingen in Brussel en in de 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 goederen- en personenvervoer over de weg. Wat de toegang tot de Uniemarkt voor goederen- en personenvervoer over de weg betreft, kunnen belanghebbenden zelf geen noodmaatregelen treffen om de schadelijke gevolgen van het eventuele gebrek aan een partnerschapsovereenkomst te beperken.

Verscheidene lidstaten hebben met name beklemtoond dat noodmaatregelen op EU-niveau moeten worden genomen om basisconnectiviteit te verzekeren tussen, enerzijds, de Unie en, anderzijds, het Verenigd Koninkrijk bij gebrek aan een overeenkomst inzake goederen- en passagiersvervoer over de weg. Zij benadrukten dat het ECMV-systeem met multilaterale quota geen afdoende en geschikte terugvaloptie is, gelet op de kwantitatieve en kwalitatieve beperkingen ervan.

Er werd ook benadrukt dat de Interbus-overeenkomst alleen betrekking heeft op ongeregeld vervoer en dat er geen geschikt alternatief bestaat voor geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer, aangezien het Protocol bij de Interbus-overeenkomst betreffende geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen naar verwachting niet op tijd in werking zal treden voor de Unie en het Verenigd Koninkrijk. Ook werd gewezen op de bijzondere behoefte aan grensoverschrijdende touringcar- en autobusdiensten tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.

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 wegvervoersector gedeeld met de Commissie.

De conclusie van die inschattingen is dat de enige terugvaloptie die in het goederenvervoer over de weg beschikbaar is, namelijk het multilaterale quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (ECMV), niet volstaat om de behoeften van de sector te dekken. Het tekort aan vergunningen voor 2021 zou waarschijnlijk aanzienlijke verstoringen veroorzaken, en de bilaterale stroom van goederen en personen over de weg zal misschien niet langer volledig worden gedekt. Meer dan 80 % van het goederenvervoer over de weg tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie wordt momenteel verricht door vervoerders die in de Unie zijn gevestigd. Het is in het belang van de Unie om een kader te verschaffen dat bilateraal goederenvervoer over de weg niet nodeloos beperkt.

De belanghebbenden beklemtoonden ook dat de continuïteit van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer met touringcars en autobussen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk moet worden gewaarborgd.



- **Effectbeoordeling**

Een effectbeoordeling is niet nodig, gezien het uitzonderlijke karakter van de situatie en de beperkte behoeften tijdens de periode waarin de statusverandering van het Verenigd Koninkrijk wordt doorgevoerd. 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 goederen- en personenvervoer over de weg na het einde van de overgangperiode als vermeld in het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie**

(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 Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (het "Verenigd Koninkrijk") uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie<sup>3</sup> (het "terugtrekkingsakkoord") is door de Unie gesloten bij Besluit (EU) 2020/135 van de Raad<sup>4</sup> en is op 1 februari 2020 in werking getreden. De in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangperiode, tijdens welke het Unierecht van toepassing blijft op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 127 van dat akkoord, loopt af op 31 december 2020. Op 25 februari 2020 heeft de Raad Besluit (EU, Euratom) 2020/266 houdende machtiging tot het openen van onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland over een nieuwe partnerschapsovereenkomst<sup>5</sup> vastgesteld. Zoals uit de onderhandelingsrichtsnoeren blijkt, voorziet de machtiging onder meer in de nodige elementen om de betrekkingen met het Verenigd Koninkrijk op het gebied van wegvervoer na het einde van de overgangperiode alomvattend te behandelen. Het is echter onzeker of tegen het einde

---

<sup>1</sup> PB C van [...], blz. .

<sup>2</sup> PB C van [...], blz. .

<sup>3</sup> PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.

<sup>4</sup> Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1).

<sup>5</sup> PB L 58 van 27.2.2020, blz. 53.

van die periode een overeenkomst tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk over hun toekomstige betrekkingen op het gebied van goederen- en personenvervoer over de weg in werking zal zijn getreden.

- (2) Aan het eind van de overgangperiode en bij gebrek aan bijzondere bepalingen zouden alle rechten en verplichtingen die voortvloeien uit het Unierecht met betrekking tot markttoegang, zoals vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>6</sup> en Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup>, worden beëindigd, voor zover het de betrekkingen tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie en haar lidstaten betreft.
- (3) In een dergelijke situatie zal het internationale goederen- en personenvervoer over de weg tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk ernstig worden verstoord.
- (4) Gibraltar valt niet binnen de territoriale werkingssfeer van deze verordening, en daarin vervatte verwijzingen naar het Verenigd Koninkrijk hebben geen betrekking op Gibraltar.
- (5) Het multilaterale quotasysteem van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (ECMV) is het enige andere beschikbare juridische kader dat als grondslag zou kunnen dienen voor het goederenvervoer over de weg tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk. Als gevolg van het beperkte aantal vergunningen dat momenteel in het ECMV-systeem beschikbaar is en het beperkte toepassingsbereik wat betreft de bestreken soort wegvervoersactiviteiten, is dat systeem momenteel echter ontoereikend om volledig tegemoet te komen aan de behoeften van het goederenvervoer over de weg tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk.
- (6) Naar verwachting zullen zich ook in het personenvervoer over de weg ernstige verstoringen voordoen, onder meer wat betreft de openbare orde. Na het einde van de overgangperiode is de Overeenkomst betreffende het ongeregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (“Interbus-overeenkomst”) het enige beschikbare rechtskader dat als grondslag zou kunnen dienen voor personenvervoer per autobus en touringcar tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk wordt op 1 januari 2021 een zelfstandige overeenkomstsluitende partij bij de Interbus-overeenkomst. De Interbus-overeenkomst heeft echter alleen betrekking op ongeregeld vervoer en is derhalve ontoereikend om de verstoringen van het internationale touringcar- en autobusvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie die het gevolg zijn van het einde van de overgangperiode, aan te pakken. Er is onderhandeld over een protocol bij de Interbus-overeenkomst betreffende geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen; het Verenigd Koninkrijk zal dat protocol naar verwachting zo snel mogelijk ratificeren. Er wordt echter niet verwacht dat het protocol tijdig in werking treedt om een haalbaar alternatief te bieden voor de periode onmiddellijk na het einde van de overgangperiode. De beschikbare instrumenten voorzien derhalve niet in de behoefte aan geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen per autobus en touringcar tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk.

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).

- (7) Om te vermijden dat daardoor ernstige verstoringen ontstaan, onder meer wat betreft de openbare orde, is het noodzakelijk een tijdelijke reeks maatregelen vast te stellen die wegvervoerders en exploitanten van touringcar- en autobusdiensten met een vergunning in het Verenigd Koninkrijk in staat stellen om goederen en personen over de weg te vervoeren tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie, of van het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk naar het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk waarbij een of meer lidstaten in doorvoer worden gepasseerd. Om een passend evenwicht tussen het Verenigd Koninkrijk en de Unie te garanderen, moeten de aldus toegekende rechten afhankelijk worden gesteld van de toekenning van gelijkwaardige rechten en moeten zij worden onderworpen aan bepaalde voorwaarden die eerlijke concurrentie waarborgen.
- (8) Grensoverschrijdende touringcar- en autobusdiensten tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland zijn van bijzonder belang voor de gemeenschappen die in de grensregio's wonen, omdat zij basisconnectiviteit tussen gemeenschappen waarborgen, onder meer in het kader van het gemeenschappelijk reisgebied. Daarom moet exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk verder worden toegestaan om in de grensregio van Ierland passagiers op te nemen en af te zetten in het kader van internationaal personenvervoer per touringcar en autobus tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.
- (9) Om het tijdelijke karakter ervan weer te geven en geen precedent te scheppen, moet de reeks maatregelen waarin deze verordening voorziet, voor een korte periode gelden. Wat het goederenvervoer over de weg betreft, wordt de termijn beperkt met het oog op mogelijke regelingen voor basisconnectiviteit in het ECMV-systeem en onverminderd de inwerkingtreding van een toekomstige overeenkomst inzake goederenvervoer over de weg tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk en toekomstige Unieregels inzake vervoer. Wat het personenvervoer per autobus en touringcar betreft, wordt de termijn beperkt om het Protocol bij de Interbus-overeenkomst inzake geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer in werking te laten treden en op het Verenigd Koninkrijk van toepassing te laten zijn, hetzij door de bekrachtiging van, hetzij door de toetreding tot dat protocol door het Verenigd Koninkrijk, onverminderd een eventuele toekomstige overeenkomst over die aangelegenheid tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk.
- (10) Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (11) In het licht van de hoogdringendheid die voortvloeit uit het einde van de bovenvermelde overgangperiode, is het aangewezen een uitzondering te maken op de periode van acht weken als bedoeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 betreffende de rol van de nationale parlementen in de Europese Unie, gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie, aan het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.
- (12) Deze verordening moet met spoed in werking treden en van toepassing zijn vanaf de dag na het einde van de overgangperiode die is vastgesteld in het terugtrekkingsakkoord, tenzij op die datum een met het Verenigd Koninkrijk gesloten overeenkomst inzake wegvervoer in werking is getreden. Deze verordening dient niet langer van toepassing te zijn vanaf de datum van inwerkingtreding of de datum van

voorlopige toepassing van een internationale overeenkomst inzake wegvervoer tussen beide partijen. Met uitzondering van de specifieke bepalingen die in de grensregio van Ierland van toepassing zijn in het kader van geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland, dient het recht om geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer met touringcars en autobussen te verrichten niet langer van toepassing te zijn op de datum dat het Protocol bij de Interbus-overeenkomst betreffende geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen in werking treedt voor de Unie en het Verenigd Koninkrijk. Deze verordening moet in ieder geval ophouden van toepassing te zijn op 30 juni 2021.

- (13) Als dat nodig is om tegemoet te komen aan de behoeften van de markt, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen om de gelijkwaardigheid te herstellen van de rechten die door de Unie zijn toegekend aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk en aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk, ook wanneer de door het Verenigd Koninkrijk toegekende rechten worden toegekend op grond van de lidstaat van herkomst of anderszins niet in gelijke mate voor alle exploitanten uit de Unie beschikbaar zijn, en teneinde gevallen van oneerlijke concurrentie ten koste van wegvervoerders uit de Unie en exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie te verhelpen.
- (14) De gedelegeerde handelingen moeten in overeenstemming zijn met het evenredigheidsbeginsel, en de voorwaarden moeten derhalve in verhouding staan tot de problemen die worden veroorzaakt doordat geen gelijkwaardige rechten worden toegekend of door oneerlijke mededingingsvoorwaarden. De opschorting van de toepassing van deze verordening mag door de Commissie alleen worden overwogen in de ernstigste gevallen, waarin geen gelijkwaardige rechten worden toegekend aan wegvervoerders uit de Unie of aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie, of als de toegekende rechten minimaal zijn of als de voorwaarden voor mededinging voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk of voor exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk zo sterk verschillen van die voor exploitanten uit de Unie, dat het verlenen van de diensten in kwestie economisch niet haalbaar is voor exploitanten uit de Unie.
- (15) Bij de vaststelling van de gedelegeerde handelingen is het van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen verricht, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren overeenkomstig de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven<sup>8</sup>. Met name om gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, 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 die gedelegeerde handelingen de goede werking van de interne markt niet buitensporig verstoren.
- (16) Om te waarborgen dat de rechten die door het Verenigd Koninkrijk zijn toegekend aan wegvervoerders uit de Unie en aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie, gelijkwaardig zijn aan de rechten die bij deze verordening aan

---

<sup>8</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk en aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk worden toegekend, moet het toepassingsgebied van de Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en (EG) nr. 1073/2009 tijdelijk worden uitgebreid. Die verordeningen bestrijken reeds het deel van een traject tussen een lidstaat en een derde land op het grondgebied van alle in doorvoer gepasseerde lidstaten. In een dergelijk geval moet echter worden gewaarborgd dat Verordening (EG) nr. 1072/2009 ook van toepassing is op het deel van het traject op het grondgebied van de lidstaat waar goederen worden geladen of gelost, en dat Verordening (EG) nr. 1073/2009 van toepassing is op het deel van het traject op het grondgebied van de lidstaat waar passagiers worden opgenomen of afgezet. Een dergelijke uitbreiding heeft tot doel te waarborgen dat ondernemers uit de Unie derdelandenvervoer naar of vanuit het Verenigd Koninkrijk kunnen verrichten, alsook extra haltes kunnen opnemen als zij personenvervoer verrichten,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*  
**Toepassingsgebied**

Bij deze verordening worden tijdelijke maatregelen vastgesteld voor het goederenvervoer over de weg en voor geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen per touringcar en autobus tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (het “Verenigd Koninkrijk”) na het einde van de overgangperiode als bedoeld in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord.

*Artikel 2*  
**Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) “voertuig”:
  - (a) met betrekking tot goederenvervoer, een in het Verenigd Koninkrijk geregistreerd motorvoertuig of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het motorvoertuig in het Verenigd Koninkrijk is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van goederen en dat eigendom is van de onderneming, door haar op krediet is gekocht of door haar is gehuurd, op voorwaarde dat, in het laatste geval, het voertuig voldoet aan de voorwaarden van Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup>;
  - (b) met betrekking tot personenvervoer, een autobus of touringcar;
- (2) “geautoriseerd goederenvervoer”:
  - (a) de verplaatsingen van een geladen voertuig van het grondgebied van de Unie naar het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en omgekeerd, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;
  - (b) de verplaatsingen van een geladen voertuig van het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk naar het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk, via het grondgebied van de Unie;

---

<sup>9</sup> 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).

- (c) de lege ritten in verband met het in de punten a) en b) bedoelde vervoer;
- (3) “geautoriseerd personenvervoer per touringcar en autobus”:
- (a) de verplaatsingen van een autobus of touringcar voor het vervoer van personen van het grondgebied van de Unie naar het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk en omgekeerd, met of zonder doorvoer via één of meer lidstaten of derde landen;
- (b) de verplaatsingen van een autobus of touringcar voor het vervoer van personen van het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk naar het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk, via het grondgebied van de Unie;
- (c) de lege ritten zonder passagiers in verband met het in de punten a) en b) bedoelde vervoer;
- (d) het opnemen en afzetten van passagiers in de grensregio van Ierland in het kader van geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland;
- (4) “grensregio van Ierland”: de graafschappen van Ierland die grenzen aan de landgrens tussen Ierland en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland;
- (5) “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;
- (6) “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 voor internationaal vervoer van goederen met betrekking tot geautoriseerd goederenvervoer;
- (7) “vergunning van het Verenigd Koninkrijk”: indien afgegeven aan een wegvervoerder uit het Verenigd Koninkrijk, een vergunning die door het Verenigd Koninkrijk is afgegeven voor internationaal vervoer met betrekking tot geautoriseerd goederenvervoer en, indien afgegeven aan een exploitant van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk, een vergunning die door het Verenigd Koninkrijk is afgegeven voor internationaal vervoer met betrekking tot geautoriseerd personenvervoer met touringcars en autobussen;
- (8) “autobus of touringcar”: een in het Verenigd Koninkrijk geregistreerd voertuig dat, vanwege zijn constructie en uitrusting, geschikt en bestemd is voor het vervoer van meer dan negen passagiers, met inbegrip van de bestuurder;
- (9) “geregeld vervoer”: vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers worden opgenomen of afgezet;
- (10) “bijzondere vormen van geregeld vervoer”: vervoer, ongeacht door wie het wordt georganiseerd, van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers;
- (11) “exploitant van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie”: een onderneming die actief is in het personenvervoer met touringcars en autobussen en die in het bezit is van een geldige communautaire vergunning in overeenstemming met artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1073/2009;

- (12) “exploitant van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk”: een in het Verenigd Koninkrijk gevestigde onderneming die personenvervoer met touringcars en autobussen mag verrichten en in het bezit is van een geldige vergunning voor internationaal vervoer met betrekking tot geautoriseerd personenvervoer met touringcars en autobussen;
- (13) “exploitant”: ofwel een wegvervoerder, ofwel een exploitant van touringcar- en autobusdiensten;
- (14) “mededingingsrecht”: het recht dat tot doel heeft de volgende gedragingen te behandelen voor zover die het vervoer van goederen over de weg ongunstig kunnen beïnvloeden:
- (a) gedragingen die bestaan in:
    - i) overeenkomsten tussen respectievelijk wegvervoerders of exploitanten van touringcar- en busdiensten, besluiten van verenigingen van wegvervoerders of van exploitanten van touringcar- en busdiensten, en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of tot gevolg hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of verstoord;
    - ii) misbruik van een machtspositie door een of meer wegvervoerders of exploitanten van touringcar- en autobusdiensten;
    - 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);
  - (b) concentraties tussen respectievelijk wegvervoerders of exploitanten van touringcar- of autobusdiensten die de daadwerkelijke mededinging op significante wijze belemmeren, met name als gevolg van het creëren of versterken van een machtspositie;
- (15) “subsidie”: alle door de regering of door een andere overheidsinstantie aan een exploitant verleende financiële bijdragen waarmee een voordeel wordt verleend, en met inbegrip van:
- (a) de directe overdracht van middelen, zoals subsidies, leningen of kapitaalinjecties, de mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen en 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 andere goederen of diensten dan algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten;
  - (d) het verrichten van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering krijgt opgedragen van een of meer in punt a), b) en c) vermelde functies die de regering 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 regering of een andere overheidsinstantie wordt geacht geen voordeel te zijn verleend als een particuliere marktdeelnemer die zich uitsluitend door winstgevenheidsvooruitzichten laat leiden, in dezelfde situatie als de betrokken overheidsinstantie, dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;

- (16) “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;
  - (c) de besluiten van de autoriteit zijn aan rechterlijke toetsing onderworpen;
- (17) “discriminatie”: een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging ten aanzien van de levering van goederen of diensten, met inbegrip van openbare diensten, die worden gebruikt voor goederenvervoer over de weg of touringcar- en autobusdiensten, of ten aanzien van de behandeling daarvan door overheidsinstanties die relevant zijn voor dergelijke diensten;
- (18) “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 geautoriseerd goederenvervoer te verrichten***

1. Wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk mogen, op de in deze verordening vastgestelde voorwaarden, geautoriseerd goederenvervoer verrichten.
2. De volgende soorten geautoriseerd vervoer mogen worden verricht door in het Verenigd Koninkrijk gevestigde natuurlijke personen of rechtspersonen, zonder dat een vergunning 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, geproduceerd, gedolven, bewerkt of hersteld;
    - ii) het doel van het vervoer is om de goederen naar de onderneming te brengen of vanuit de onderneming te verzenden, ofwel ze te verplaatsen binnen de onderneming of voor eigen behoeften buiten de onderneming;

- iii) de voor dat 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; en
- v) dat vervoer slechts een secundaire bedrijvigheid is in het kader van de algemene werkzaamheden van de onderneming.

#### *Artikel 4*

#### ***Het recht om geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer met touringcars en autobussen te verrichten***

1. Exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk mogen, op de in deze verordening vastgestelde voorwaarden, geautoriseerd personenvervoer per touringcar en autobus verrichten dat een vorm van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer uitmaakt.
2. Exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk moeten in het bezit zijn van een vergunning die vóór de datum van toepassing van deze verordening overeenkomstig de artikelen 6 tot en met 11 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 is afgegeven voor het verrichten van geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen en touringcars voor rekening van derden.
3. Vergunningen die overeenkomstig lid 2 van dit artikel geldig blijven, kunnen, als zij onder dezelfde algemene voorwaarden zijn vernieuwd of als zij zijn gewijzigd met betrekking tot haltes, tarieven of dienstregeling en met inachtneming van de voorschriften en procedures die zijn opgenomen in de artikelen 6 tot en met 11 van Verordening (EG) nr. 1073/2009, uiterlijk tot en met 30 juni 2021 verder worden gebruikt voor de in lid 1 van dit artikel genoemde doelstellingen.
4. Geautoriseerd personenvervoer met touringcars en autobussen door in het Verenigd Koninkrijk gevestigde natuurlijke personen of rechtspersonen voor niet-commerciële en non-profitdoeleinden mag zonder vergunning worden verricht indien:
  - (a) de vervoersactiviteit voor de natuurlijke of rechtspersoon slechts een bijkomende activiteit vormt; en
  - (b) de gebruikte voertuigen eigendom van die natuurlijke of rechtspersoon zijn of door hem op krediet zijn aangekocht dan wel dat daarvoor een leasingovereenkomst op lange termijn is afgesloten, en zij worden bestuurd door een personeelslid van de natuurlijke of rechtspersoon of door de natuurlijke persoon zelf of door personeel dat in dienst is van de onderneming of krachtens een contractuele verbintenis ter beschikking van de onderneming is gesteld.

Dat vervoer is vrijgesteld van elk vergunningstelsel binnen de Unie, op voorwaarde dat de persoon die de activiteit verricht in het bezit is van een nationale vergunning die vóór de eerste dag van toepassing als bepaald in artikel 12, lid 2, eerste alinea, van deze verordening is afgegeven overeenkomstig artikel 3, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1073/2009.

5. De omstandigheid dat het vervoer over een deel van het traject met een ander vervoermiddel geschiedt of dat tijdens het vervoer van voertuig wordt gewisseld, laat de toepassing van deze verordening onverlet.

#### *Artikel 5*

#### ***Bilaterale overeenkomsten of regelingen***

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 regelingen verlenen zij aan wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk of aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk geen andere rechten dan die welke in deze verordening zijn toegekend.

#### *Artikel 6*

#### ***Sociale en technische voorschriften***

Bij geautoriseerd vervoer van goederen of van personen per touringcar of autobus overeenkomstig deze verordening, wordt aan de volgende voorschriften voldaan:

- (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 Raad<sup>10</sup> 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 Raad<sup>11</sup>;
- (c) ten aanzien van tachografen in het wegvervoer: de voorwaarden van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup>;
- (d) ten aanzien van de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>13</sup> vastgestelde voorwaarden;

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PB L 226 van 10.9.2003, blz. 4).

- (e) 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 Raad<sup>14</sup> vastgestelde voorwaarden;
- (f) ten aanzien van de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 92/6/EEG<sup>15</sup> van de Raad vastgestelde voorwaarden;
- (g) 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 Raad<sup>16</sup> vastgestelde voorwaarden;
- (h) ten aanzien van de terbeschikkingstelling van werknemers: de door de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>17</sup> vastgestelde voorwaarden;
- (i) ten aanzien van passagiersrechten: de voorwaarden van Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>18</sup>.

#### *Artikel 7*

#### ***Gelijkwaardigheid van rechten***

1. De Commissie ziet toe op de rechten die door het Verenigd Koninkrijk zijn toegekend aan wegvervoerders uit de Unie en aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie, en op de voorwaarden voor de uitoefening daarvan.
2. Als de Commissie vaststelt dat de door het Verenigd Koninkrijk aan wegvervoerders uit de Unie of aan exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie toegekende rechten de jure of de facto niet gelijkwaardig zijn aan die welke krachtens deze verordening aan exploitanten van het Verenigd Koninkrijk zijn verleend, of dat die rechten niet in gelijke mate beschikbaar zijn voor alle wegvervoerders uit de Unie of voor alle exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie, stelt zij onverwijld en met het oog op het herstel van de gelijkwaardigheid overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast om:
  - (a) de toepassing van artikel 3, leden 1 en 2, of van artikel 4, lid 1 tot en met 4, op te schorten als geen gelijkwaardige rechten worden toegekend aan exploitanten uit de Unie, of als de toegekende rechten minimaal zijn;

---

<sup>14</sup> 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. 59).

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> Verordening (EU) nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 1).

- (b) grenzen te stellen aan de toegestane capaciteit die beschikbaar is voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk of exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk, of aan het aantal ritten, of aan beide; of
- (c) operationele beperkingen vast te stellen betreffende de soorten voertuigen of betreffende de voorwaarden voor deelname aan het verkeer.

*Artikel 8*  
***Eerlijke concurrentie***

1. De Commissie ziet toe op de voorwaarden waarop exploitanten uit de Unie concurreren met exploitanten uit het Verenigd Koninkrijk bij het verrichten van goederenvervoer over de weg en van touringcar- en autobusdiensten die onder deze verordening vallen.
2. Als de Commissie vaststelt dat, als gevolg van een van de in lid 3 van dit artikel bedoelde situaties, de in lid 1 van dit artikel bedoelde voorwaarden aanzienlijk minder gunstig zijn dan die welke exploitanten uit het Verenigd Koninkrijk genieten, stelt zij onverwijld en om die situatie te verhelpen overeenkomstig artikel 11 gedelegeerde handelingen vast om:
  - (a) de toepassing van artikel 3, leden 1 en 2, of van artikel 4, lid 1 tot en met 4, op te schorten als de mededingingsvoorwaarden voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk of exploitanten van autobus- en touringcardiensten in het Verenigd Koninkrijk, zo sterk verschillen van die welke gelden voor exploitanten uit de Unie dat het verrichten van diensten door laatstgenoemden voor hen economisch niet haalbaar is;
  - (b) grenzen te stellen aan de toegestane capaciteit die beschikbaar is voor wegvervoerders uit het Verenigd Koninkrijk of exploitanten van touringcar- en autobusdiensten uit het Verenigd Koninkrijk, of aan het aantal ritten, of aan beide; of
  - (c) operationele beperkingen vast te stellen betreffende de soorten voertuigen of betreffende de voorwaarden voor deelname aan het verkeer.
3. De in lid 2 bedoelde gedelegeerde handelingen worden onder de in dat lid gespecificeerde voorwaarden 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;
  - (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 die minder streng zijn dan die welke in het Unierecht zijn vastgesteld of, bij gebrek aan bepalingen ter zake in het Unierecht, dan de normen die alle lidstaten toepassen, of die hoe dan ook minder streng zijn dan de desbetreffende internationale normen;
  - (e) de toepassing door het Verenigd Koninkrijk van normen inzake de afgifte van vergunningen aan wegvervoerders of aan exploitanten van touringcar- en

autobusdiensten die minder streng zijn dan die welke zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1071/2009;

- (f) de toepassing door het Verenigd Koninkrijk van normen inzake de kwalificatie en opleiding van beroepschauffeurs die minder streng zijn dan die welke zijn vastgelegd in Richtlijn 2003/59/EG;
  - (g) 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 Raad<sup>19</sup> zijn vastgesteld; en
  - (h) iedere vorm van discriminatie tegen exploitanten uit de Unie.
4. Voor de toepassing van lid 1 kan de Commissie de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk of exploitanten uit het Verenigd Koninkrijk om inlichtingen verzoeken. Als die de verlangde inlichtingen niet binnen de door de Commissie gestelde redelijke termijn verschaffen, of als zij onvolledige inlichtingen verschaffen, kan de Commissie overeenkomstig lid 2 handelen.

#### *Artikel 9*

#### ***Uitbreiding van de Verordeningen (EG) nr. 1072/2009 en (EG) nr. 1073/2009***

1. In het kader van goederenvervoer tussen het grondgebied van de Unie en het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk door een wegvervoerder uit de Unie die gebruikmaakt van door het Verenigd Koninkrijk toegekende rechten als bedoeld in artikel 7 van deze verordening, die gelijkwaardig zijn aan die welke uit hoofde van deze verordening worden verleend, is Verordening (EG) nr. 1072/2009 van toepassing op het deel van het traject op het grondgebied van de lidstaat waar de goederen worden geladen of gelost.
2. In het kader van personenvervoer tussen het grondgebied van de Unie en het grondgebied van het Verenigd Koninkrijk door een exploitant van touringcar- en autobusdiensten uit de Unie die gebruikmaakt van door het Verenigd Koninkrijk toegekende rechten als bedoeld in artikel 7 van deze verordening, die gelijkwaardig zijn aan die welke uit hoofde van deze verordening worden verleend, is Verordening (EG) nr. 1073/2009 van toepassing op het deel van het traject op het grondgebied van de lidstaat waar passagiers worden opgenomen of afgezet.

#### *Artikel 10*

#### ***Overleg en samenwerking***

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten overleggen en werken samen met de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk voor zover nodig is om de uitvoering van deze verordening te waarborgen.
2. De lidstaten verschaffen de Commissie op verzoek onverwijld alle in overeenstemming met lid 1 van dit artikel verkregen inlichtingen of alle andere inlichtingen die voor de uitvoering van de artikelen 7 en 8 van deze verordening relevant zijn.

---

<sup>19</sup> 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 11*  
***Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie***

1. De in artikel 7, lid 2, en artikel 8, lid 2, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend tot en met 30 juni 2021.
2. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling op grond van artikel 7, lid 2, of artikel 8, 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.
3. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

*Artikel 12*  
***Inwerkingtreding en toepassing***

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Deze verordening is van toepassing vanaf de dag na die waarop het Unierecht niet langer van toepassing is op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig de artikelen 126 en 127 van het terugtrekkingsakkoord.

Zij is echter niet van toepassing als een tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk gesloten internationale overeenkomst inzake wegvervoer op die datum in werking is getreden.

3. Deze verordening houdt op van toepassing te zijn vanaf de datum van inwerkingtreding of, naargelang het geval, de datum van voorlopige toepassing van een tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk gesloten internationale overeenkomst inzake wegvervoer.

Met uitzondering van het in artikel 2, lid 3, punt d), bedoelde personenvervoer met touringcars en autobussen zijn de bepalingen van deze verordening die van toepassing zijn op personenvervoer met touringcars en autobussen, niet langer van toepassing op de datum van inwerkingtreding voor de Unie en het Verenigd Koninkrijk van het Protocol bij de Interbus-overeenkomst betreffende het geregeld internationaal vervoer en bijzondere vormen van geregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen.

4. Hoe dan ook vervalt deze verordening ten laatste op 30 juni 2021.

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*