
Juridisch up to Date

2019-0081 - Juridisch up to Date 2019-12 d.d. 21-06-2019

Rubriek: Handelscontracten, transport en logistiek

No Deal-Brexit: over de gevolgen en maatregelen voor Transport en Logistiek

De keuze van het Verenigd Koninkrijk om de Europese Unie te verlaten zal, ongeacht het voorgenomen scenario, tot aanzienlijke ontregelingen leiden. Volgens een rapport van de ABN AMRO inzake de gevolgen van de Brexit voor het Nederlandse bedrijfsleven, is de sector Transport en Logistiek het meest kwetsbaar bij een *No Deal-Brexit*. In deze bijdrage wordt een overzicht gegeven van de potentiële gevolgen en de voorgenomen maatregelen in de transport- en logistieksector ter voorbereiding op een *No Deal-Brexit*. Met het vertrek van de Britse premier Theresa May is de kans op een uittreding zonder handelsafspraken voor het Verenigd Koninkrijk ("VK") behoorlijk toegenomen. Indien het VK zonder akkoord vertrekt, wordt het zonder enige overgangsregeling een derde land. Het gehele primaire en secundaire Unierecht is vanaf dat tijdstip niet meer van toepassing op het VK.

Vanwege de vergaande integratie van het huidige EU-vervoerbeleid en de zeer uitgebreide wetgeving op deze gemeenschappelijke terreinen, zal de verwachte ontregeling met name in de transportsector aanzienlijk voelbaar zijn. Ter voorbereiding op de mogelijke gevolgen van dit scenario heeft de Europese Commissie tot op heden 19 wetgevingsmaatregelen aangenomen en 88 nota's over de Brexit-voorbereidingen gepubliceerd. Gezien de aanhoudende onzekerheid over het ratificatieproces aan de zijde van het VK, en overeenkomstig de conclusies van de Europese Raad op 13 december 2018, heeft de Commissie haar *Contingency Action Plan* (noodplan) tot uitvoering gebracht.

Behoudens mogelijke overgangsregelingen in een eventueel terugtrekkingsakkoord, gelden vanaf de terugtrekkingsdatum de EU-regels op het gebied van binnenvaart, zeevaart, spoor-, weg-, en luchtvervoer niet langer voor het VK. Hieronder wordt kort ingegaan op de voornaamste gevolgen van een dergelijke scenario en de maatregelen die reeds door de Europese Commissie in het kader van haar op 19 december 2018 gepresenteerde *Contingency Action Plan* zijn genomen op de terreinen luchtvaart, wegvervoer en zeevaart. Hierna wordt kort ingegaan op de Nederlandse Brexit-voorbereidingen voor de Rotterdamse haven.

Luchtvaart - EU niveau

De gevolgen van Brexit zullen naar verwachting in het bijzonder voor de luchtvaartsector zeer ingrijpend zijn. Een van de knelpunten betreft de gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de EU, met inbegrip van de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen in de EU en prijstransparantie.

Om een EU-exploatievergunning te krijgen en te behouden en om gebruik te kunnen maken van luchtverkeersrechten binnen de EU, moeten luchtvaartmaatschappijen te allen tijde voldoen aan de voorwaarden van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake luchtdiensten. Die voorwaarden zijn, onder meer, dat de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in een EU-lidstaat moet bevinden en dat lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten meerderheidseigenaar van de luchtvaartmaatschappij moeten zijn en er daadwerkelijk controle over moeten uitoefenen. Wanneer de voorwaarden niet meer vervuld zijn omdat het VK een derde land wordt, is de exploitatievergunning niet meer geldig. Vanaf de terugtrekkingsdatum zijn de exploitatievergunningen die door de burgerluchtvaartautoriteit van het VK aan luchtvaartmaatschappijen zijn afgegeven, geen geldige EU exploitatievergunningen meer. Bovendien valt het VK als derde land buiten het systeem van 'One Stop Security' (OSS-systeem). In dat geval zullen vanuit het VK afkomstige in de EU transferrende passagiers, bagage en vracht een beveiligingsonderzoek behoeven. Momenteel is er maar één securitycheck vereist bij het reizen tussen het VK en andere EU-landen. Dit betekent straks extra beveiligingsonderzoeken voor passagiers die op Schiphol overstappen.

De Europese Commissie heeft twee tijdelijke (nood)maatregelen aangenomen om een complete onderbreking van het luchtverkeer tussen de EU en het VK te voorkomen en de basisverbindingen te garanderen. Een van de voorstellen luidt om tijdelijk, voor een periode van twaalf maanden, het verrichten van bepaalde luchtvervoerdiensten tussen het VK en de overige 27 EU-lidstaten te verzekeren, waardoor luchtvaartmaatschappijen uit het VK over het grondgebied van de Unie kunnen vliegen zonder te landen, op het grondgebied van de Unie kunnen landen voor niet-verkeersgebonden doeleinden en lijndiensten en andere diensten voor internationaal passagiers- en vrachtvervoer kunnen verrichten. In het kader van de veiligheid van de luchtvaart wordt bovendien voorgesteld om tijdelijk, voor een periode van negen maanden, de geldigheid van sommige bestaande vergunningen te verlengen alsmede de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) aan Britse partijen verleende certificaten en licenties te erkennen. Als onderdeel van het *Contingency Action Plan* heeft de Europese Commissie bovendien opgenomen dat ze ervoor zal zorgen dat het VK ook bij een harde *No Deal*-Brexit onderdeel mag blijven van het *One Stop Securitysysteem* (OSS-systeem). De Commissie heeft inmiddels een voorstel gedaan het VK toe te voegen aan de landen die onderdeel uitmaken van het OSS-systeem. Voorwaarde hiervoor is wel dat het VK soortgelijke rechten toekent aan luchtvaartmaatschappijen van de Unie en voorwaarden voor eerlijke concurrentie waarborgt. Voor wat, hoort wat.

Wegvervoer - EU niveau

De problematiek met betrekking tot het wegvervoer binnen de EU als gevolg van de *No Deal*-Brexit ziet met name op het afgesloten dan wel ernstig beperkte vrachtverkeer van, naar, door of in het VK. Verordening (EG) 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg stelt voor de toegang tot de markt immers als eis dat een vervoerder in het bezit moet zijn van een communautaire vergunning. Communautaire vergunningen mogen alleen worden afgegeven door de bevoegde instanties van de lidstaat waar de vervoersonderneming is gevestigd en waar deze gemachtigd is internationaal goederenvervoer over de weg te verrichten. Vanaf de terugtrekkingsdatum zijn communautaire vergunningen die zijn afgegeven door de bevoegde instanties van het VK niet langer geldig in de EU-27. In het VK gevestigde vervoersondernemingen verliezen daardoor hun toegang tot de interne wegvervoersmarkt in de Unie. Het voorgaande geldt ook voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en autobussen. De EU heeft wederom een noodverordening getroffen door tijdelijk, voor een periode van negen maanden, aan in de VK erkende ondernemingen voor goederenvervoer over de weg het recht te verlenen om goederen over de weg te vervoeren tussen het grondgebied van het VK en de EU27-lidstaten. Wel op voorwaarde dat het VK gelijkwaardige rechten toekent aan ondernemingen voor goederenvervoer over de weg uit de Unie en voorwaarden voor eerlijke concurrentie waarborgt. Wederom voor wat, hoort wat.

Zeevaart - EU niveau

Een laatste component van het EU-vervoerbeleid betreft de zeevaart. Verordening (EEG) 4055/86 past het beginsel van het vrij verrichten van diensten toe op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen. In de EU gevestigde scheepvaartbedrijven mogen derhalve passagiers dan wel vracht vervoeren naar iedere haven of offshore-installatie, zowel binnen als buiten de EU. Ook buiten de EU gevestigde scheepvaartbedrijven kunnen aanspraak maken op deze rechten, op voorwaarde dat zij geregistreerd zijn in de EU en de eigenaar een EU-onderdaan is. Personen of ondernemingen die vanaf de terugtrekkingsdatum niet aan die criteria voldoen, kunnen zich aldus niet langer op deze Verordening beroepen, met name wat betreft de niet-discriminerende behandeling op het vlak van internationale zeevaartverbindingen. Benadrukt moet worden dat deze regels al sterk verankerd zijn in de internationale regelgeving, zodat de Verordening enkel als bevestiging van de bestaande praktijk wordt aangemerkt. Bovendien blijft de internationale regelgeving van toepassing op het gebied van veiligheid, milieu en havenstaatcontroles. De Commissie heeft voorgesteld de TEN-T Verordening (Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet) te wijzigen waardoor de corridor Noordzee-Middellandse Zee niet langer door het VK loopt, maar over zee tussen Ierse havens en Franse, Belgische en Nederlandse havens.

Nederland

Naast deze initiatieven op EU-niveau, gaan ook de Nederlandse Brexit-voorbereidingen op de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven onverminderd door. De handelsrelatie tussen Nederland en het VK zal na vertrek van het VK uit de

EU te maken krijgen met additionele handelsbelemmeringen, zoals non-tarifaire maatregelen waaronder douaneformaliteiten. Het kabinet bereidt zich samen met het Nederlandse bedrijfsleven en in het bijzonder de Rotterdamse haven actief voor op de herinvoering van goederencontroles aan de grens, aanpassing van informatiesystemen en logistieke aanpassingen bij de verwerking van personen- en goederenstromen in (lucht)havens.

Het bedrijfsleven in en rondom de haven Rotterdam moet er immers rekening mee houden dat als gevolg van een harde Brexit meer administratieve handelingen nodig zijn voor het verhandelen van goederen van en naar het VK. Dit kan leiden tot vertraging in de afhandeling van goederenstromen, in het bijzonder in het ferryvervoer voor vrachtwagens die per ferry van en naar het Verenigd Koninkrijk willen. Het voorgaande vereist aldus meer terminal- en kade-capaciteit als parkeerplaatscapaciteit. Met het oog daarop heeft de Douane nu al bijna 400 extra medewerkers opgeleid en heeft de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit tientallen dierenartsen aangesteld om dierlijke producten die naar het VK gaan en ervandaan komen, te controleren (de controles van levende dieren zijn geregeld in Richtlijn 91/496/EG en Verordening (EG) 282/2004. De controles van producten van dierlijke oorsprong zijn geregeld in Richtlijn 97/78/EG, Verordening (EG) 136/2004 en Verordening (EG) 882/2004). Wegbeheerder Rijkswaterstaat, lokale overheden, de transportsector en Havenbedrijf Rotterdam werken nauw samen om het risico op verkeer- en parkeeroverlast als gevolg van Brexit te minimaliseren. Zo worden noodoverloop faciliteiten voor vrachtwagens gecreëerd op of nabij de ferry terminals in Hoek van Holland, Vlaardingen en in havengebied Europoort. Ook worden tijdelijke zogenoemde bufferparkeerlocaties ingericht aan de noord- en zuidoever van de Nieuwe Waterweg. De (internationale) vrachtwagenchauffeurs die niet over de juiste papieren beschikken voor toegang tot de ferry terminals, krijgen daar de gelegenheid om in samenwerking met hun opdrachtgever of transportplanner aan de vereiste formaliteiten te voldoen.

Los van het voorgaande hebben de beslommingen die kunnen optreden bij een *No Deal*-Brexit ook gevolgen in de contractuele sfeer, bijvoorbeeld als goederen niet tijdig op de plaats van bestemming arriveren. Een beroep op overmacht zal, zeker nu verwacht wordt dat bedrijven zich goed voorbereiden, niet succesvol zijn.

Conclusie

Gezien de politieke situatie in het VK zal er tot het moment van sluiting van een terugtrekkingsakkoord onzekerheid zijn over het toekomstige regime na de Brexit in de transport- en logistieksector. In het licht van het voorgaande kan wel worden geconcludeerd dat vanwege de vergaande integratie van het huidige EU-vervoerbeleid en de zeer uitgebreide wetgeving op deze gemeenschappelijke terreinen, de onontkoombare ontvlechting van dit beleid zal leiden tot significante handelsbelemmeringen. Ondanks de getroffen maatregelen op het gebied van het internationale vervoer die nodig zouden zijn om de gevolgen van de terugtrekking te verzachten, vereist een *No Deal*-scenario nauwe samenwerking van nationale autoriteiten. Ervan uitgaande dat de Britten niet in eigen vlees gaan snijden, zal het VK, met het oog op internationale samenwerking, na de Brexit naar alle waarschijnlijkheid gelijkwaardige maatregelen toepassen.

Auteur(s): Mw. F.D. Taptik, Floum, Rotterdam
Mw. mr. MH. Louws, Floum, Rotterdam

© Fiscaal up to Date, onderdeel van Rendement Uitgeverij BV