

BREXIT VERGUNNINGEN IN HET KORT

datum 8-11-2018

blad: 1 van 2

Inleiding

Op vrijdag 29 maart 2019 verlaat het VK de Europese Unie. Vanaf dat moment vormen de verbindingen met het VK, zoals de zeehavens, een buitengrens van de EU. Cijfermatig is het VK een belangrijk exportland voor Nederland. De laatste cijfers van het CBS uit 2017 geven aan er in totaal 237.000 ritten worden gereden op het VK (160.000 bilateraal, 57.000 derdelanden en 20.000 eigen vervoer).



Hoe is de situatie nu geregeld?

Op dit moment maakt men voor het beroepsgoederenvervoer gebruik van de communautaire vergunning binnen de EU, in de wandelgangen ook wel Eurovergunning of NIWO-vergunning genoemd. Voor vervoer op niet-EU-landen (de zogenaamde derde landen) wordt gebruik gemaakt van ritmachtigingen of CEMT-vergunningen. Op het moment dat het VK uittreedt, is het VK een niet-EU-land en kan niet meer onder dekking van de communautaire vergunning worden gereden.

Wat dan?

Bij uittreding van het VK uit de Europese Unie zijn er transportdocumenten nodig voor toegang tot het VK. Zonder transportdocumenten is vervoer verboden en overtredingen worden bestraft met hoge boetes. De Europese Commissie overweegt de introductie van een soort ritmachtigingen-systeem voor vervoer naar en van het VK. Details zijn niet bekend en de kans is zeer reëel dat een dergelijk systeem (waaraan een nieuw verdrag aan ten grondslag zal moeten liggen) niet gereed is op 29 maart 2019.

Eveneens is onduidelijk of kan worden teruggevallen op het nooit opgezegde bilaterale verdrag uit 1969 tussen Nederland en het VK, waarin wederzijdse erkenning is afgesproken van elkaars vergunningen. Wellicht is dat wel mogelijk, enige tijd na de Brexitdatum, maar dat zal afhankelijk zijn van de politieke besluitvorming. De enige mogelijkheid die er wél is vanaf de Brexitdatum bestaat uit het terugvallen op de Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT).

CEMT-vergunningen

De CEMT is in 1953 opgericht ter vereenvoudiging van het internationale transport en de integratie van de betrokken landen in Europa (er zijn 44 landen aangesloten). Met de CEMT-vergunning kunnen transporten worden uitgevoerd tussen de bij de CEMT aangesloten landen.

In de CEMT is een basiscontingent afgesproken van maximaal 6.090 basisvergunningen verdeeld over alle aangesloten landen. Nederland beschikt over 150 basisvergunningen. Door het gebruik met schone auto's te stimuleren mogen de basisvergunningen vermenigvuldigd worden met 4x (EURO IV), 10x (EURO V) of 12x (EURO VI). Daardoor beschikt Nederland voor 2019 over circa 1.700 CEMT-vergunningen. Een CEMT-vergunning wordt verleend aan een vervoersonderneming die NIWO-vergunninghouder is en kan in beginsel een jaar lang worden gebruikt voor elke rit naar en van het VK. Deze vergunning is voertuigafhankelijk maar moet wel in de auto liggen. Dus tegelijkertijd kan er maar één voertuig gebruik van maken. Theoretisch is het denkbaar dat bij een optimaal gebruik van de CEMT-vergunningen er circa 250.000 ritten uitgevoerd kunnen worden onder dekking van deze vergunning. (Toelichting: 3 ritten per week, 50 weken, 1700 vergunningen: $3 \times 50 \times 1.700 = 255.000$ ritten.)

BREXIT VERGUNNINGEN IN HET KORT

datum 8-11-2018

blad: 2 van 2

Praktisch zal het om veel minder gaan, afhankelijk hoe de NIWO het beschikbare aantal gaat verdelen onder de aanvragers. Dit is een van de redenen dat vervoerders op het VK zich bij de NIWO moeten melden en mee moeten doen aan een enquête. Niet onwaarschijnlijk is dat aanvragen geweigerd moeten worden.

Overigens beschikt het VK zelf over aanzienlijk minder CEMT-vergunningen, waarvan naar verwachting het merendeel zal worden gebruikt voor het vervoer op Ierland. Het VK zal dus ook te maken gaan krijgen met tekorten voor vervoer naar het Europese vaste land. Ook Frankrijk en België beschikken over te weinig CEMT-vergunningen om aan de vermoedelijke vraag te voldoen. De Oost-Europese landen (landen waar nevenvestigingen van sommige Nederlandse vervoerders gevestigd zijn) hebben weliswaar de beschikking over meer CEMT-vergunningen, maar deze landen gebruiken die bijna allemaal om transporten naar hun buurlanden mogelijk te maken. Met als gevolg dat hun contingent evenmin kan worden gebruikt voor vervoer op het VK.

De NIWO verwacht dan ook dat veel buitenlands gekentekende voertuigen zonder de juiste papieren naar de Nederlandse havens zullen afreizen.

Maar goed, in de eerste maanden na de Brexitdatum beschikt Nederland over een vrij groot aantal CEMT-vergunningen die de NIWO zo optimaal mogelijk zal gaan verdelen teneinde het maximale aantal ritten in de eerste maanden na 29 maart mogelijk te maken!

Eigen vervoer / cabotagevervoer / <3500 kg: CEMT-vergunningen zijn enkel te gebruiken voor het beroepsgoederenvervoer over de weg; dus deze vergunning biedt geen soelaas voor eigen vervoer. Evenmin mag deze vergunning worden gebruikt voor cabotagevervoer en vervoer met voertuigen met een totaalgewicht onder de 3500 kg.

Alleen opleggers: Onbegeleid vervoer is vergunning vrij. Vervoerders kunnen hier natuurlijk op 'inspelen'.

CEMT-verhuisvergunning

Voor bedrijven die zich bezig houden met internationale verhuizingen tussen CEMT-landen zijn er CEMT-*verhuis*vergunningen. Dit is een andere vergunning dan de CEMT-vergunning. De NIWO kan deze onbeperkt uitgeven dus voor dit specifieke vervoer wordt op dit punt geen knelpunt voorzien.

Douane / TIR-carnet

Vervoerders moeten de goederen aangeven bij de douane-grenskantoren. Alternatief is het gebruik van TIR-carnet. De goederen worden bij vertrek geladen in een TIR-gecertificeerd voertuig en verzegeld, waarna er bij grensoverschrijdingen tussen aaneengesloten landen in principe geen controles op goederen meer plaats vindt. De formaliteiten bij de grens zijn beperkt tot het geldig maken van nieuwe bladen van het carnet. Het zwaartepunt van de controle ligt bij het laden en lossen. De NIWO zal voorbereid zijn op het kunnen voldoen aan een eventueel toenemende vraag naar TIR-carnets.

Informatie: www.niwo.nl/brexit

Vragen: brexit@niwo.nl