
497

Besluit van 20 december 2023 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PbEU 2020, L 249)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 6 juli 2023, nr. IENW/BSK-2023/165992, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 4, vijfde lid, van de Wet personenvervoer 2000;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 14 september 2023, nr. W17.23.00167/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 18 december 2023, nr. IENW/BSK-2023/354016, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Aan hoofdstuk 2 van het Besluit personenvervoer 2000 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

§8. Voorwaarden inzake de vestigingseis

Artikel 30a

De vervoerder die openbaar vervoer of besloten busvervoer verricht, voldoet aan de voorwaarden inzake de vestigingseis, bedoeld in artikel 5, eerste en tweede lid, van verordening 1071/2009/EG.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 7 december 2022 tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PbEU 2020, L 249) in werking treedt.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 20 december 2023

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *zevenentwintigste* december 2023

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen Deel

Dit besluit strekt tot nadere uitwerking van de Wet van 7 december 2022 tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PbEU 2020, L 249) (hierna: de wet).

Verordening (EU) 2020/1055 is onderdeel van het zogenoemde Mobiliteitspakket I. Om uitvoering te geven aan deze Verordening, is ook wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp 2000) noodzakelijk. Aan het eind van deze nota van toelichting is een transponeringstabel opgenomen.

1. Implementatieregelgeving

Dit besluit geeft nadere uitvoering aan Verordening (EU) 2020/1055.¹ Deze Verordening wijzigt Verordeningen (EG) 1071/2009², (EG) 1072/2009³ en (EU) 1024/2012⁴. Hiermee worden deze Verordeningen aangepast aan de ontwikkelingen in de wegvervoersector. Verordening (EU) 2020/1055 heeft in beginsel directe werking, maar vereist op een aantal onderdelen nadere uitwerking in nationale wet- en regelgeving. In dat kader is de hierboven genoemde wet vastgesteld. Dit besluit sterkt tot nadere uitwerking van die wet.

2. Hoofdpijnen van het besluit

a. Vestigingseis

Verordening (EU) 2020/1055 wijzigt artikel 5 van Verordening (EG) 1071/2009, waarin de eis van werkelijke en duurzame vestiging is uitgewerkt. Deze eis moet via een aantal specifieke eisen – waaronder het beschikken over gebouwen, inschrijving in het handelsregister en het hebben van een geldig btw-nummer – garanderen dat een wegvervoersonderneming daadwerkelijk en op duurzame wijze in de lidstaat is gevestigd waarin de communautaire vergunning is afgegeven. Artikel 5, tweede lid, biedt lidstaten de mogelijkheid om, naast het vereiste in het eerste lid, twee extra voorwaarden inzake de vestigingseis te hanteren. Het gaat om de voorwaarden dat een onderneming:

a) *in verhouding tot de omvang van de activiteiten van de onderneming, in de gebouwen over naar behoren gekwalificeerd administratief personeel beschikt en dat de vervoersmanager tijdens de gewone kantooruren bereikbaar is;*

¹ Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PbEU 2020, L 249).

² Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoersondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PbEG 2009, L 300).

³ 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 (PbEG 2009, L 300).

⁴ Verordening (EU) nr. 1024/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende de administratieve samenwerking via het Informatiesysteem interne markt en tot intrekking van Beschikking 2008/49/EG van de Commissie (PbEU 2012, L 316).

b) in verhouding tot de omvang van de activiteiten van de onderneming, naast de technische voorzieningen als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onder f), van Verordening 1071/2009 op het grondgebied van die lidstaat over operationele infrastructuur beschikt, met inbegrip van een kantoor dat tijdens de gewone kantooruren geopend is.

Nederland maakt gebruik van de mogelijkheid om deze voorwaarden te hanteren. Naar verwachting zullen deze eisen de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT), namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, extra handvatten geven om bij het verlenen of verlengen van een communautaire vergunning te controleren of ondernemingen daadwerkelijk en op duurzame wijze in Nederland zijn gevestigd. Om die reden is artikel 30a toegevoegd aan het Bp 2000.

b. Gecombineerd vervoer

Gecombineerd vervoer is internationaal goederenvervoer waarbij een gedeelte van het traject wordt afgelegd met een vrachtauto (of samenstel van voertuigen) en een ander gedeelte per spoor, binnenwateren of zee. Regels over gecombineerd vervoer zijn vastgelegd in Richtlijn 92/106/EEG. Artikel 4 van deze richtlijn staat toe dat vervoerders met een communautaire vergunning begin- of eindtrajecten over de weg verrichten als die een integrerend bestanddeel uitmaken van het gecombineerd vervoer.

Begin- of eindtrajecten van gecombineerd vervoer kunnen grensoverschrijdend zijn, maar kunnen ook volledig plaatsvinden in één lidstaat. Feitelijk toont een dergelijke rit binnen één lidstaat gelijkenis met een cabotagerit. Cabotagevervoer is binnenlands vervoer door een vervoerder die gevestigd is in een andere lidstaat. Cabotagevervoer kan niet onbeperkt worden verricht en is onderworpen aan de voorwaarden van artikel 8 van Verordening (EG) 1072/2009. Omdat begin- of eindtrajecten echter integraal onderdeel zijn van een internationale rit van gecombineerd vervoer, zijn de cabotageregels niet van toepassing op dergelijke trajecten.

Artikel 10, zevende lid, van Verordening (EU) 2020/1055 biedt lidstaten daarom de mogelijkheid om af te wijken van artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG door de cabotagebepalingen van artikel 8 van Verordening (EG) 1072/2009 van toepassing te verklaren op begin- of eindtrajecten over de weg bij gecombineerd vervoer. Dit is alleen mogelijk indien deze begin- of eindtrajecten een begin- en eindpunt in dezelfde lidstaat hebben. Doel van deze mogelijkheid is om te voorkomen dat de liberalisering van gecombineerd vervoer gebruikt wordt om de tijdelijke aard van cabotage te omzeilen door op systematische wijze gecombineerd vervoer te verrichten in een andere lidstaat dan die van vestiging van onderneming.

In de wet is daarom in lijn met de consultatie van inspectie en werknemersorganisaties in artikel 2.2, achtste lid van de Wet wegvervoer goederen de mogelijkheid gecreëerd om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur de cabotageregels, zoals vastgelegd in artikel 8 van de Verordening (EG) 1072/2009, van toepassing te verklaren op dit vervoer. Bij de totstandkoming van dit besluit is overwogen om van de mogelijkheid die is gecreëerd in artikel 2.2, achtste lid, van de Wet wegvervoer goederen, gebruik te maken.

Na aanvullend onderzoek dat is verricht gezien de consultatie van werkgevers en met medewerking van werknemers en inspectie⁵ maakt Nederland overwegende de mogelijke effecten op de aantrekkelijkheid van gecombineerd vervoer en in navolging van het bepaalde in de directe buurlanden Duitsland en België echter geen gebruik van deze mogelijkheid. Er zijn derhalve geen bepalingen over cabotage bij gecombineerd vervoer opgenomen in dit besluit.

3. Verhouding tot hoger recht en nationale regelgeving

De meeste bepalingen uit de Verordeningen (EG) 1071/2009 en (EG) 1072/2009 hebben directe werking en zijn rechtstreeks toepasselijk binnen de lidstaten van de EU. Enkele bepalingen vereisen echter nadere uitwerking in nationale regelgeving. Deze nadere uitwerking vindt plaats door middel van de wet en dit besluit.

Dit besluit is vastgesteld op basis van de door de wet gewijzigde Wet personenvervoer 2000. Artikel 4, vijfde lid, geeft de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen over de eisen van betrouwbaarheid, vakbekwaamheid, financiële draagkracht en vestiging.

4. Advies en Handhaving

Bij de totstandkoming van dit besluit zijn geen alternatieve handhavingsinstrumenten overwogen. Immers, om uitvoering te kunnen geven aan de Verordening, was het noodzakelijk de regelgeving op nationaal niveau te wijzigen.

NIWO en ILT

De NIWO vermeldt dat het besluit geen invloed heeft op de uitvoerbaarheid voor de NIWO. De ILT meldt in de HUF-toets die is opgesteld naar aanleiding van dit besluit dat het in beginsel handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is. Op het moment dat de ILT de HUF-toets uitvoerde, ging zij nog uit van het voornemen tot invoer van de cabotageregels bij gecombineerd vervoer, waar uiteindelijk geen sprake van is (zie onderdeel 2, onder b, van deze nota van toelichting (Hoofdpijnen van het besluit)).

ATR

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk van burgers en bedrijven heeft.

5. Financiële gevolgen

Administratieve lasten

Dit besluit heeft naar verwachting geen noemenswaardige gevolgen voor de administratieve lasten voor het bedrijfsleven. De additionele voorwaarden die worden gesteld met betrekking tot de vestigingseisen zullen naar verwachting geen noemenswaardige gevolgen hebben voor in Nederland gevestigde vervoerders. Het doel van de vestigingseisen is het tegengaan van brievenbusfirma's. Vervoerders die werkelijk en op duurzame wijze gevestigd zijn in Nederland zullen naar verwachting reeds aan de additionele eisen voldoen.

⁵ Panteia, «Cabotage gecombineerd vervoer, inzicht in effecten cabotageregels op voor- en natransport bij gecombineerd vervoer», 2022.

Uitvoeringskosten

De ILT heeft kosten in kaart gebracht indien Nederland zou besluiten om gebruik te maken van de mogelijkheid om de cabotageregels van toepassing te verklaren op gecombineerd vervoer. De ILT zou de financiën nodig hebben om de maatregel te toetsen en hierover te rapporteren aan de Europese Commissie. Ook zou maximaal €4500 nodig zijn voor communicatie over de maatregel. Nederland zal echter geen gebruik maken van de mogelijkheid om de cabotageregels toe te passen op het gecombineerde vervoer.

De NIWO vermeldt in haar uitvoeringstoets dat voor zover er sprake is van kosten, dat die kunnen worden opgevangen binnen de begroting van de NIWO.

6. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op het moment dat de Wet van 7 december 2022 tot wijziging van de Wet wegvervoer goederen, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter uitvoering van Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersektor (PbEU 2020, L 249) in werking treedt.

7. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (Artikel 30a Besluit personenvervoer 2000)

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar onderdeel 2, onder a, van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Artikel II

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar onderdeel 6 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Transponeringstabel

Bepaling EU-Regelgeving (Verordening (EU) 2020/1055)	Bepaling in Verordening (EG) 1071/2009 of Verordening (EG) 1072/2009	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving Beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 1, onderdeel 1	Artikel 1, vierde lid, Verordening (EG) 1071/2009	Artikel 2.1, derde lid, Wet wegvervoer goederen		Implementatie is geregeld op wetsniveau
Artikel 1, onderdeel 2	Artikel 3, tweede lid, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeft naar haar geen implementatie		
Artikel 1, onderdeel 3	Artikel 5, Verordening (EG) 1071/2009	Artikel 30a, Besluit personenvervoer 2000	Lidstaten hebben de mogelijkheid de vestigingseisen van het tweede lid op te nemen in nationale regelgeving	
Artikel 1, onderdeel 4	Artikel 6, Verordening (EG) 1071/2009	– Artikel 2.8 Wet wegvervoer goederen – Artikel 4, vijfde lid, Wet personenvervoer 2000		Implementatie is geregeld op wetsniveau

Bepaling EU-Regelgeving (Verordening (EU) 2020/1055)	Bepaling in Verordening (EG) 1071/2009 of Verordening (EG) 1072/2009	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling	Omschrijving Beleidsruimte	Bijzonderheden
Artikel 1, onderdeel 5	Artikel 7, Verordening (EG) 1071/2009	Artikel 24, Besluit Personenvervoer 2000		
Artikel 1, onderdelen 6 tot en met 10	Artikel 7, artikel 8, vijfde en negende lid, artikel 11, vierde lid, artikel 12 en artikel 13, eerste lid, van Verordening (EG) 1071/2009	Behoeven naar hun aard geen implementatie		
Artikel 1, onderdeel 11	Artikel 14, Verordening (EG) 1071/2009	– Artikelen 3.2 en 3.2a Wet wegvervoer goederen – Artikel 5b, tweede lid, Wet personenvervoer 2000		Implementatie is geregeld op wetsniveau
Artikel 1, onderdelen 12 tot en met 19	Artikel 16, artikel 18, artikel 23, artikel 24, artikel 24 bis, artikel 25, artikel 26 en Bijlage IV, Verordening (EG) 1071/2009	Behoeven naar hun aard geen implementatie		
Artikel 2, onderdelen 1 tot en met 4	Artikel 1, vijfde lid, artikel 2, tweede en vierde lid, artikel 5, vierde lid, en artikel 8, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeven naar hun aard geen implementatie		
Artikel 2, onderdeel 5	Artikel 10, Verordening (EG) 1072/2009	Artikel 2.2, achtste lid, Wet wegvervoer goederen	Lidstaten kunnen de cabotageregels van artikel 8 van Verordening 1072/2009 van toepassing verklaren op buitenlandse EU- vervoerders die begin- of eindtrajecten van gecombineerd vervoer verrichten met een begin- en eindpunt op hun eigen grondgebied	Er wordt geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid die wordt geboden in artikel 2.2, achtste lid, van de Wet wegvervoer goederen
Artikel 2, onderdeel 6	Artikel 10 bis, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeft naar haar geen implementatie		
Artikel 2, onderdeel 7	Artikel 14 bis, Verordening (EG) 1072/2009	Artikel 2.14, Wet wegvervoer goederen		Implementatie is geregeld op wetsniveau
Artikel 2, onderdelen 8 en 9	Artikel 15 en artikel 17, Verordening (EG) 1072/2009	Behoeven naar hun aard geen implementatie		
Artikel 3		Behoeft naar haar aard geen implementatie		
Artikel 4		Behoeft naar haar aard geen implementatie		

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers