Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1316/2013 wat betreft de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie

(COM(2018) 568 final — 2018/0299 (COD))

(2019/C 62/48)

Algemeen rapporteur: **Stefan BACK**

Raadpleging	Europees Parlement, 10.9.2018
	Raad, 11.9.2018
Rechtsgrondslag	Artikelen 172 en 304 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Besluit van het bureau	18.9.2018
Goedkeuring door de voltallige vergadering	17.10.2018
Zitting nr.	538
Stemuitslag	118/1/0
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. **Conclusies en aanbevelingen**

1.1. Het EESC (Europees Economisch en Sociaal Comité) kan zich vinden in het voorstel als paraatheidsmaatregel die tegemoet komt aan de behoefte om te voorzien in een samenhangend TEN-V-netwerk en de kernnetwerkcorridor Noordzee — Middellandse Zee aan te passen aan het scenario waarin het VK geen deel uitmaakt van het TEN-V.

1.2. Het EESC beveelt aan dat de Commissie kennisneemt van de situatie van Ierland na de terugtrekking van het VK en ernstig rekening houdt met de eventuele negatieve effecten daarvan voor de economie van de EU/Ierland. In deze context is het raadzaam om extra voorzorgen te nemen bij de aanpassing van de afstemming.

1.3. Het EESC is van oordeel dat een of meer rechtstreekse banden tussen het vasteland van de EU en de Republiek Ierland nodig zijn om de samenhang van de kernnetwerkcorridor Noordzee — Middellandse Zee in stand te houden en het vervoer tussen Ierland en het vasteland van de EU zonder grenscontroles te waarborgen.

1.4. Het EESC meent dat wanneer het VK geen deel is van het TEN-V en wanneer het vervoer door het VK als gevolg van grenscontroles waarschijnlijk langzamer zal verlopen, de routes van de verkeersstromen van en naar Ierland waarschijnlijk zullen veranderen.

1.5. Het EESC stelt vast dat de corridorconfiguratie die de Commissie nu voorstelt, tijdens de aan het voorstel voorafgaande raadplegingsprocedure om diverse redenen in twijfel is getrokken en er onder meer vraagtekens werden geplaatst bij de geschiktheid van de keuze van de havens en de noodzaak om de afstemming van de Atlantische kernnetwerkcorridor opnieuw te bekijken.

1.6. Het EESC herinnert eraan dat het TEN-V bedoeld is om samenhang, doeltreffendheid en duurzaamheid op het stuk van vervoer te waarborgen; het kernnetwerk is strategisch gezien het belangrijkste element in dat opzicht.

1.7. Het EESC heeft dan ook bedenkingen bij de configuratie van het nieuwe traject van de corridor omdat het mogelijk niet strookt met toekomstige verkeersstromen en bijgevolg wellicht niet voldoet aan de doelstelling van de TEN-V-kernnetwerkcorridors die erin bestaat de belangrijkste langeafstandsverkeersstromen te vergemakkelijken.

1.8. Het EESC stelt ook vast dat sommige havens die onder de nieuwe omstandigheden op de voorgrond kunnen treden, zoals Brest of Roscoff, geen kernhavens zijn en daarom niet voldoen aan een basiscriterium om deel uit te maken van een kernnetwerkcorridor, en dat een herziening van de verordening betreffende de TEN-V-richtsnoeren pas voor 2023 is gepland.

1.9. Het EESC blijft erbij dat waarschijnlijk nog niet met zekerheid kan worden voorspeld hoe de vervoersstromen zullen veranderen in een situatie waarin het voorstel van toepassing is.

1.10. Het EESC is het er dan ook mee eens dat de opzet van het voorstel een adequate manier is om de situatie tijdelijk aan te pakken totdat er veranderingen in de verkeersstromen zijn opgetreden.

1.11. Het EESC betreurt echter dat er geen effectbeoordeling is uitgevoerd om na te gaan of de voorgestelde configuratie geschikt is, bijv. voor bederfelijke goederen, en om te kijken naar de meest efficiënte en duurzame opzet van een route die bedoeld is om de Britse landbrug te vervangen als een TEN-V-verbinding van en naar Ierland.

1.12. Het EESC beveelt dan ook aan om aan het voorstel een specifieke herzieningsclausule toe te voegen, die stelt dat de Commissie de goedgekeurde verordening twee jaar na de inwerkintreding ervan moet herzien. Die evaluatie moet gebaseerd zijn op een beoordeling van de veranderingen in de feitelijke vervoersstromen tussen de Republiek Ierland en het vasteland van de EU en moet dienen als uitgangspunt voor passende voorstellen inzake de afstemming van de relevante TEN-V-kernnetwerkcorridors.

1.13. In afwachting van zo'n herziening ziet het EESC geen reden om de wezenlijke inhoud van het voorstel te wijzigen aangezien de situatie in geen van de bestaande kernhavens in het Kanaal die momenteel deel uitmaken van de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse Zee of de Atlantische kernnetwerkcorridor ten gevolge van de wijziging zal veranderen.

1.14. Het EESC vraagt zich af waarom in het voorstel niet wordt voorgesteld om de bestaande banden met en via het VK te verbreken. Indien de EU-wetgeving inzake TEN-V niet voor het VK geldt, is er geen wettelijke grondslag om die banden ten uitvoer te leggen. Het lijkt daarom verstandig ze op te heffen.

2. **Voorstel**

2.1. Als deel van de geplande maatregelen ter voorbereiding van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk (VK) uit de Europese Unie (brexit) heeft de Europese Commissie een voorstel voor een verordening ingediend tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1316/2013 wat betreft de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie (hierna „het voorstel").

2.2. Op grond van de kennisgeving van 29 maart 2017 dat het VK de EU verlaat, zal het VK vanaf 30 maart 2019 geen EU-lid meer zijn, zulks overeenkomstig artikel 50 VEU. Tenzij in een geratificeerd terugtrekkingsakkoord een andere datum wordt vastgesteld, zal de EU-wetgeving vanaf 30 maart 2019 niet langer van toepassing zijn op het VK en zal het VK een derde land worden, dat niet onder het TEN-V valt en geen deel uitmaakt van de TEN-V-kernnetwerkcorridors.

2.3. In haar mededeling „Voorbereiding van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op 30 maart 2019" (COM(2018) 556) benadrukte de Commissie dat het belangrijk is om voorbereid te zijn op elke mogelijke uitkomst van de lopende terugtrekkingsonderhandelingen, waaronder het uitblijven van een akkoord.

2.4. Het voorstel wil een antwoord bieden op een situatie waarin de lopende onderhandelingen tussen het VK en de EU niet uitmonden in overgangsmaatregelen in een terugtrekkingsakkoord. Het beoogt met name in de kernnetwerkcorridor Noordzee — Middellandse Zee een rechtstreekse band met de Republiek Ierland te behouden na de verdwijning van de verbinding via het VK als deel van deze corridor.

2.5. Het voorstel wijzigt de aanpassing van de corridor door toevoeging van de volgende verbinding: „Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam". De wijziging is van toepassing vanaf de dag die volgt op de dag waarop Verordening (EU) nr. 1316/2013 niet meer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk.

3. **Algemene opmerkingen**

3.1. Het EESC juicht het voorstel toe omdat deze maatregel zorgt voor het vereiste samenhangende TEN-V-netwerk en de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse-Zee in stand houdt, ook als de lopende onderhandelingen over de terugtrekkings- en overgangsovereenkomst tussen de EU en het VK niet tot een overeenkomst leiden. Het voorstel maakt dus deel uit van de voorbereidingen van de Commissie voor een doemscenario, waarbij het VK de EU zonder overeenkomst verlaat.

3.2. Indien goedgekeurd zal het voorstel van toepassing zijn vanaf de dag dat het VK de EU verlaat en de EU-wetgeving niet langer op het VK van toepassing is, wat betekent dat het VK dus niet onder het TEN-V valt.

3.3. Het EESC merkt op dat er een of meer rechtstreekse verbindingen tussen het vasteland van de EU en de Ierse Republiek nodig zijn om de samenhang van de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse Zee in stand te houden en het vervoer tussen Ierland en het vasteland van de EU zonder grenscontroles te waarborgen.

3.4. Het EESC wijst nadrukkelijk op de ernst van de situatie voor de economie en het welzijn van Ierland, met name waar de veranderingen verwachte en onverwachte gevolgen hebben.

3.5. Het is daarom van het grootste belang dat elke nieuwe aanpassing de connectiviteit van Ierland met het vasteland van de EU verbetert. Daar een groot deel van het Ierse vrachtverkeer over de weg naar het Europese vasteland nu via het VK verloopt, moeten er zeker maritieme verbindingen worden toegevoegd tussen de Ierse kernhavens Dublin en Cork en de havens van de corridor Noordzee-Middellandse Zee op het continent.

3.6. De corridorconfiguratie in het voorstel schetst een scenario waarin het VK geen deel uitmaakt van het TEN-V en het vervoer door het VK ten gevolge van grenscontroles langzamer zal verlopen, en dat in deze nieuwe situatie de routes van de verkeersstromen van en naar Ierland waarschijnlijk zullen veranderen.

3.7. Het EESC stelt ook vast dat de nu door de Commissie voorgestelde aanpassing van de corridors in twijfel is getrokken, zowel in detail als in grote lijnen. Tijdens de raadplegingsprocedure die aan het voorstel voorafging, werd de routekaart, die het voorstel grotendeels overneemt, ter discussie gesteld door een aantal havens aan de zuidkust van het Kanaal en door de vereniging van Franse havens en regionale overheden, die wezen op de opname van de havens van Duinkerke, Calais, Le Havre, Roscoff en Brest in de voorgestelde verbinding van de corridor Noordzee-Middellandse Zee en op de aanpassing van het kernnetwerk van de Atlantische corridor. Evenzo plaatsen verschillende Ierse belangen vraagtekens bij de efficiëntie van een lange zeeverbinding ter vervanging van de „landbrug" via het VK, aangezien er kortere zeeroutes beschikbaar zijn, bijvoorbeeld van Ierland naar havens in Bretagne. Er is gesteld dat kortere zeeroutes geschikter zullen zijn, bijvoorbeeld voor bederfelijke goederen.

3.8. TEN-V beoogt het waarborgen van samenhang, efficiëntie en duurzaamheid in het vervoer. Het kernnetwerk is het strategisch belangrijkste onderdeel om deze doelstellingen vorm te geven, terwijl de corridors daarvan bedoeld zijn om de belangrijkste langeafstandsvervoersstromen in het kernnetwerk te vergemakkelijken ([1]).

3.9. Het EESC plaatst dan ook vraagtekens bij de aanpassing van het nieuwe traject van de corridor en meent dat wijziging van de aanpassing van de corridor mogelijk niet strookt met toekomstige verkeersstromen en dus wellicht niet voldoet aan de doelstelling van het TEN-V, nl. om de belangrijkste langeafstandsverkeersstromen te vergemakkelijken ([2]).

3.10. Het EESC stelt vast dat sommige havens die onder de nieuwe omstandigheden op de voorgrond kunnen treden, zoals Brest of Roscoff, geen kernhavens zijn en daarom niet voldoen aan een basiscriterium om deel uit te maken van een kernnetwerkcorridor, en dat een herziening van de verordening betreffende de TEN-V-richtsnoeren pas voor 2023 is gepland.

3.11. Het EESC is verder van oordeel dat waarschijnlijk nog niet met zekerheid kan worden voorspeld hoe de vervoersstromen zullen veranderen in een situatie waarin het voorstel van toepassing is.

3.12. Het EESC is het er dan ook mee eens dat de opzet van het voorstel een adequate manier is om de situatie tijdelijk aan te pakken totdat er veranderingen in de verkeersstromen zijn opgetreden.

3.13. Het EESC betreurt echter dat er geen effectbeoordeling is uitgevoerd om na te gaan of de voorgestelde configuratie geschikt is, bijv. voor bederfelijke goederen, en om te kijken naar de meest efficiënte en duurzame opzet van een route die bedoeld is om de Britse landbrug te vervangen als belangrijkste TEN-V-verbinding tussen de Republiek Ierland en het vasteland van de EU, rekening houdend met de moeilijk voorspelbare veranderingen in de vervoersstromen na de terugtrekking van het VK uit de EU zonder een terugtrekkingsovereenkomst.

([1]) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1), artikel 38.
([2]) Verordening (EU) nr. 1315/2013, artikel 43, lid 1.

3.14. Volgens het EESC zijn de potentiële economische, sociale en milieugevolgen van de voorgestelde maatregel groot genoeg om een effectbeoordeling te rechtvaardigen, zoals uiteengezet in het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven" ([3]).

3.15. Het EESC beveelt dan ook aan om aan het voorstel een specifieke herzieningsclausule toe te voegen, die stelt dat de Commissie de goedgekeurde verordening twee jaar na de inwerkingtreding ervan moet herzien. Die evaluatie moet gebaseerd zijn op een beoordeling van de veranderingen in de feitelijke vervoersstromen tussen de Republiek Ierland en het vasteland van de EU en moet dienen als uitgangspunt voor passende voorstellen inzake de afstemming van de relevante TEN-V-kernnetwerkcorridors.

3.16. In afwachting van zo'n herziening ziet het EESC geen reden om het voorstel te wijzigen, mede gelet op het feit dat de situatie in geen van de kernhavens in het Kanaal die momenteel deel uitmaken van de corridor ten gevolge van de wijziging zal veranderen.

4. **Specifieke opmerkingen**

4.1. Het EESC vraagt zich af waarom in het voorstel niet wordt voorgesteld om de banden met en via het VK te verbreken. Indien de EU-wetgeving inzake TEN-V niet voor het VK geldt, kunnen deze banden niet wettelijk ten uitvoer worden gelegd in het kader van de EU-wetgeving. Het lijkt daarom verstandig ze op te heffen.

Brussel, 17 oktober 2018.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Luca JAHIER

([3]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1. Zie ook Mededeling van de Commissie (COM(2016) 615 final) over Betere regelgeving, en de mededeling van de Commissie (COM(2017) 651 final) over de Voltooiing van de agenda voor betere regelgeving, deel 2.3.