EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg

1. INLEIDING

Artikel 17, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 inzake de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg[1] luidt als volgt:

"De Commissie stelt uiterlijk 2013 een verslag op over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg. In dit verslag wordt een analyse van de marktsituatie, inclusief een evaluatie van de doeltreffendheid van de controles, alsmede van de ontwikkeling van de in het beroep geldende arbeidsvoorwaarden opgenomen en wordt nagegaan of de harmonisering van de voorschriften op het gebied van onder meer handhaving en heffingen voor het gebruik van wegeninfrastructuur, alsmede sociale wetgeving en wetgeving inzake veiligheid zodanig is gevorderd dat de verdere openstelling van de markten voor binnenlands wegvervoer, met inbegrip van cabotage, in overweging kan worden genomen."

Met het onderhavige verslag wordt aan dit verzoek voldaan. In dit verslag is bewijsmateriaal uit verschillende onderzoeken[2] bijeengebracht en wordt gebruik gemaakt van statistische gegevens van Eurostat betreffende het vrachtvervoer over de weg[3], alsmede van informatie uit de lidstaten over de handhaving van sociale reglementen[4] op het gebied van vrachtvervoer over de weg. Tevens berust dit verslag op het verslag van de groep op hoog niveau over de ontwikkeling van de communautaire markt voor goederenvervoer over de weg van 19 juni 2012[5]. Er wordt bovendien rekening gehouden met de resultaten van de uitgebreide raadpleging onder belanghebbenden, die voor en na het opstellen van het verslag van de groep op hoog niveau heeft plaatsgevonden. Ten slotte wordt met dit verslag voldaan aan de door de Commissie vastgestelde behoefte om Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 in het kader van het REFIT-programma[6] te herzien.

---

1 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.

2 Met name "Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union" (AECOM 2013); "Ontwikkeling en tenuitvoerlegging van cabotage over de weg in de EU" (Europees Parlement 2013); "Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012" (OESO 2013); "Sociale en arbeidsomstandigheden van wegvervoerders" (Europees Parlement 2013).

3 Vanwege de beschikbaarheid van gegevens worden in dit verslag alleen de ontwikkelingen op de communautaire markt voor goederenvervoer tot 2012 besproken. Er wordt derhalve overal verwezen naar de EU27.

4 Te weten Verordening (EG) nr. 561/2006 voor rij- en rusttijden van professionele chauffeurs; Richtlijn 2006/22/EG inzake minimumvoorwaarden voor de handhaving van deze regels; Verordening (EEG) nr. 3821/85 betreffende het controleapparaat en Richtlijn 2002/15/EG betreffende de arbeidstijd van mobiel personeel.

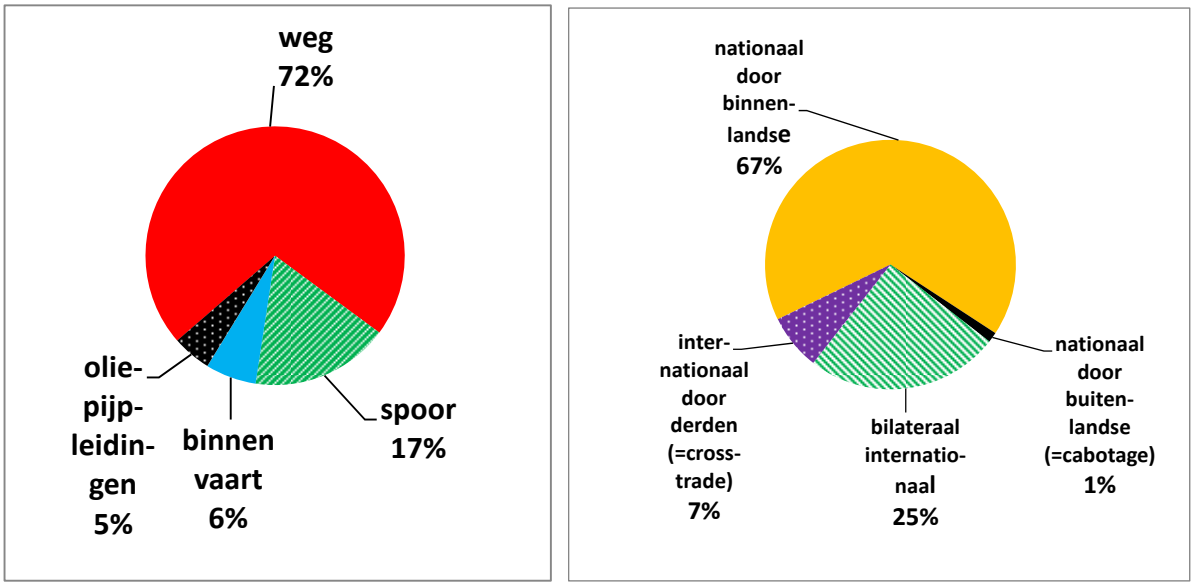
5 Verslag van de groep op hoog niveau inzake de ontwikkeling van de communautaire markt voor goederenvervoer over de weg, voorgezeten door prof. Bayliss, juni 2012.

6 Programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT): Resultaten en volgende stappen, COM(2013) 685 final.

2. ONTWIKKELING VAN DE MARKT VOOR GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

2.1. Activiteit met betrekking tot goederenvervoer over de weg

Goederenvervoer over de weg is de belangrijkste wijze van vervoer over land in de Europese Unie en is goed voor 70% van alle transportactiviteiten over land, zoals weergegeven in figuur 1. Het aandeel van het wegvervoer in het goederenvervoer over land is het afgelopen decennium relatief stabiel gebleven.



Figuur 1 en 2: Opsplitsing tussen vervoerswijzen van goederenvervoer over land in de EU27 in 2012 (links); Goederenvervoer over land in de EU27 in 2012, gerangschikt op soort vervoer (rechts). Bron: Eurostat, DG Mobiliteit en vervoer.

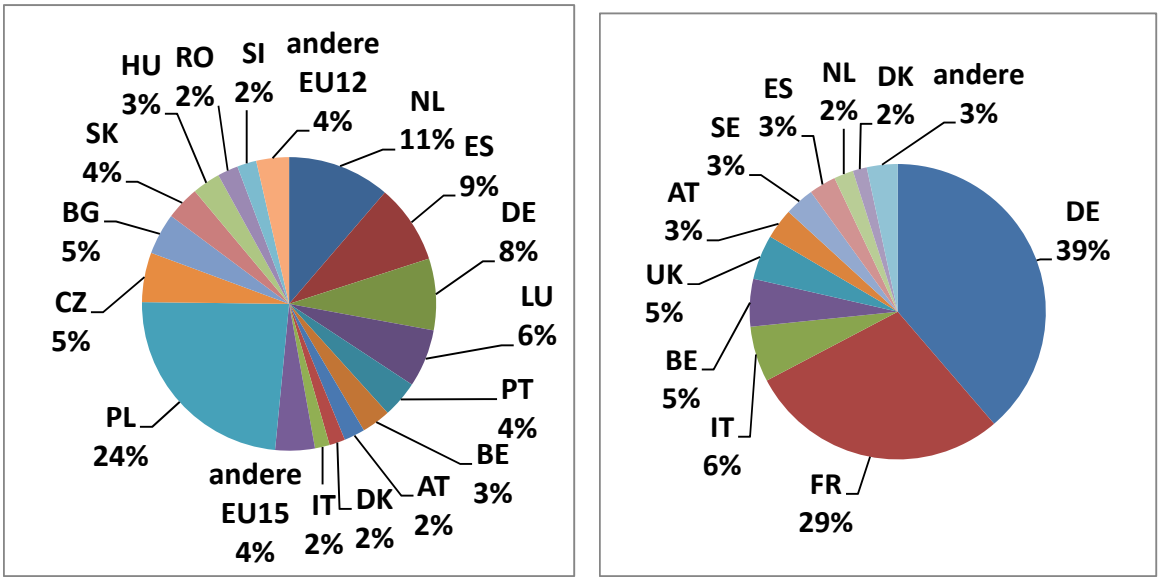
In 2012 genereerde vervoer over land in de EU27 bijna 1700 miljard tonkilometer, ongeveer 4% minder dan in 2004 en grofweg 13% minder dan in het piekjaar 2007.

Nationale transportactiviteiten, uitgevoerd door in het binnenland geregistreerde voertuigen, zijn goed voor ongeveer twee derde van alle transportactiviteiten. Nationale transportactiviteiten die worden uitgevoerd door in een andere lidstaat geregistreerde voertuigen (cabotage), zijn slechts goed voor iets meer dan 1% van alle transportactiviteiten. Het aandeel van internationale transportactiviteiten is het afgelopen decennium toegenomen van 30% van al het vrachtvervoer over de weg in 2004 tot 33% in 2012. Hieruit blijkt de steeds grotere integratie van de interne markt in de EU. Vier vijfde van alle internationale transportactiviteiten wordt uitgevoerd door voertuigen die geregistreerd zijn in de lidstaat waar de goederen worden geladen of in de lidstaat waar de goederen worden gelost. Een vijfde wordt uitgevoerd door voertuigen die geregistreerd zijn in een derde land ("cross-trade"), tegen ongeveer een achtste in 2004. Het aandeel van cross-trade in al het vrachtvervoer over de weg is tussen 2004 en 2012 gestegen van 4 naar 7% (zie figuur 2 hierboven).

Cross-trade is tussen 2004 en 2012 met meer dan 80% toegenomen en is hiermee het snelst groeiende segment van de markt voor goederenvervoer over de weg. Het profiteert van het feit dat internationale transportactiviteiten in de EU volledig geliberaliseerd zijn. Cabotage is

ook toegenomen (met ongeveer 50%), maar bevindt zich nog steeds op een relatief laag niveau. Cabotage wordt in Verordening (EG) nr. 1072/2009 omschreven als "nationaal vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk wordt verricht in een lidstaat van ontvangst". Er mogen in de zeven dagen aansluitend op internationaal vervoer maximaal drie cabotageritten worden uitgevoerd. De sterke toename van cabotage is gedeeltelijk toe te schrijven aan het feit dat de specifieke overgangsbeperkingen voor wegvervoerders uit de meeste landen die in 2004 en 2007 tot de EU zijn toegetreden, in respectievelijk 2009 en 2012 zijn opgeheven.

Zoals in figuur 3 en 4 in absolute cijfers wordt weergegeven, verrichten wegvervoerders uit de EU15[7] nog steeds de meerderheid van de cabotageritten (51%), voornamelijk in lidstaten die grenzen aan de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd. De belangrijkste markten voor cabotage zijn grote, centraal gelegen vervoermarkten (Duitsland, Frankrijk). In zeven van de tien lidstaten waar cabotageritten het vaakst voorkomen, worden de meeste van deze ritten uitgevoerd door voertuigen die in een land van de EU15 zijn geregistreerd. Wegvervoerders uit de EU12 verrichten relatief vaker transportactiviteiten buiten hun binnenlandse markten, aangezien hun nationale markten voor goederenvervoer vrij klein zijn. Alleen al in Frankrijk worden meer goederentransporten uitgevoerd dan in de 12 in 2004 en 2007 tot de EU toegetreden landen samen.



Figuur 3 en 4: Cabotage in de EU in 2012, gerangschikt op herkomst van het voertuig (links) en land van ontvangst (rechts). Bron: Eurostat, DG Mobiliteit en vervoer.

In 2012 was ongeveer 15% van al het goederenvervoer over de weg voor eigen rekening en kwam de resterende 85% voor rekening van derden. Vervoer voor rekening van derden is vervoer dat door de sector voor goederenvervoer in de EU wordt verricht zoals omschreven in de bedrijfsstatistieken, terwijl vervoer voor eigen rekening door andere bedrijfstakken voor

7 "EU15" verwijst naar de lidstaten van de EU vóór 1 mei 2004; de lidstaten die in 2004 en 2007 tot de EU zijn toegetreden, worden aangeduid als "EU12".

eigen doeleinden wordt uitgevoerd. Vervoer voor eigen rekening speelt een belangrijkere rol in het nationale vervoer dan in het internationale vervoer.

In de regel mag vervoer voor eigen rekening niet worden verricht door ondernemers die actief zijn in cabotage en cross-trade. Alleen vervoer voor rekening van derden is in deze context relevant. De penetratiegraad van cabotage is derhalve alleen van toepassing op het marktsegment voor vervoer voor rekening van derden. Uit gegevens van Eurostat blijkt dat buitenlandse voertuigen in 2012 gemiddeld goed waren voor 2,5% van de totale binnenlandse markt voor vervoer voor rekening van derden in de EU27. De resterende 97,5% werd door binnenlandse voertuigen verricht.

Hoewel er is gesuggereerd dat het werkelijke aantal cabotageritten hoger is dan uit de gegevens van Eurostat blijkt, wijzen handhavingsrapporten van de lidstaten niet op hoge aantallen onopgemerkte cabotageritten (zie punt 4.2). Bovendien zijn de statistische gegevens van Eurostat de meest uitgebreide en best vergelijkbare gegevens die er beschikbaar zijn, aangezien ze door de officiële nationale bureaus voor de statistiek zijn verzameld en volgens overeengekomen normen aan Eurostat zijn gerapporteerd.

2.2. Bedrijfsstructuur en werkgelegenheid

De markt voor goederenvervoer over de weg in de EU bestaat uit 600 000 overwegend kleine ondernemingen met elk gemiddeld vier werknemers. Dit aantal is de afgelopen jaren stabiel gebleven, waarbij 80% van de bedrijven minder dan 10 werknemers heeft en 99% minder dan 50 werknemers. In de sector voor goederenvervoer over de weg waren in 2011 ongeveer 3 miljoen mensen werkzaam. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze cijfers alleen betrekking hebben op bedrijven en personen die vervoer voor rekening van derden uitvoeren en niet op bedrijven die vervoer voor eigen rekening verrichten. Er is op de lange termijn sprake van een trend in de richting van een grotere rol voor expediteurs en geïntegreerde vervoerbedrijven (dat wil zeggen een persoon of een onderneming die voor derden leveringen organiseert) bij het organiseren van dit soort vervoer.

Tijdens de economische crisis zijn de winstmarges in de logistieke sector en de sector voor goederenvervoer over de weg gedaald. Minder winstgevende activiteiten worden steeds vaker aan kleine bedrijven uitbesteed, waardoor het aantal schakels in de logistieke ketting toeneemt[8]. Een groot aantal vervoersondernemingen wordt vanwege hun beperkte financiële draagkracht kwetsbaar geacht (volgens Banque de France tot een derde van de Franse wegvervoerders[9]).

Het geringe aantal belemmeringen voor het oprichten van een vervoersonderneming heeft echter tot gevolg dat bedrijven die de markt verlaten vaak weer terugkeren of door nieuwe bedrijven worden vervangen. Ondanks het ongunstige economische klimaat is in Spanje het aantal verstrekte communautaire vergunningen tussen 2010 en 2012 toegenomen (van bijna

[8] Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.

[9] Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.

26 000 eind 2010 naar meer dan 27 000 eind 2012). Dit wijst op een veerkrachtige sector die zich snel aan veranderingen en economische ontwikkelingen lijkt aan te passen.

Sommige belanghebbenden[10] zijn van mening dat banen verloren zijn gegaan door de concurrentie van wegvervoerders uit lidstaten met een lagere kostenbasis, die via cabotage actief zijn op binnenlandse markten. Deze bewering wordt echter niet ondersteund door de beschikbare gegevens over de werkgelegenheid in de sector. De werkgelegenheid in de sector voor goederenvervoer over de weg is tussen 2005 en 2011 toegenomen, al waren er dalingen in de periode 2009-2010. Hoewel op het niveau van de lidstaten nog nader moet worden onderzocht hoeveel banen verloren zijn gegaan, wijst een eerste conclusie erop dat deze dalingen verband houden met de economische crisis, in combinatie met de hoge gemiddelde leeftijd van chauffeurs. In 2011 hadden de werkgelegenheidscijfers in de markt voor goederenvervoer over de weg in de EU27 weer het niveau van voor de crisis bereikt. Er is derhalve geen objectief bewijs voor de bewering dat cabotageritten, die maar een zeer beperkt deel van de binnenlandse vervoermarkt vormen, een noemenswaardige invloed op de banen van vrachtwagenchauffeurs hebben gehad.

2.3. Ontwikkelingen in productiviteit

2.3.1. Arbeidsproductiviteit

Zoals in tabel 1 wordt weergeven, ligt de arbeidsproductiviteit in de sector voor wegvervoer onder het gemiddelde van de totale economie en heeft deze sector van alle vormen van vervoer de laagste arbeidsproductiviteit. Het is bovendien de enige vervoerswijze met een dalende arbeidsproductiviteit. Er zijn meer gegevens nodig met betrekking tot de niveaus van arbeidsproductiviteit in de sector voor goederenvervoer over de weg. Daarnaast moet aanvullend onderzoek worden verricht om de impact van concurrentie op het niveau van arbeidsproductiviteit in het wegvervoer te bepalen. Onderzoeken in verschillende sectoren hebben uitgewezen dat in de bredere economie de arbeidsproductiviteit hoger is in segmenten die zijn opengesteld voor internationale concurrentie (in dit geval internationaal vervoer), dan in segmenten die grotendeels gesloten zijn voor internationale concurrentie (in dit geval nationaal vervoer). In sectoren die gesloten zijn voor internationale concurrentie is de productiviteit soms wel 15% lager[11]. Het openstellen van de markten voor wegvervoer voor internationale concurrentie kan derhalve tot een zelfde toename van de productiviteit leiden.

In de meeste lidstaten is in de nasleep van de economische crisis een daling van de productiviteit waargenomen. Deze ontwikkeling komt overeen met de ontwikkelingen in de economie van de EU in die periode. In een economische crisis neemt de economische output sneller af dan de werkgelegenheid, wat tot een daling van de productiviteit leidt. De productiviteit van de totale economie van de EU heeft in de periode 2008-2011 een zeer geringe groei van 0,6% laten zien.[12] Er blijven tussen de lidstaten onderling uitgesproken verschillen bestaan in arbeidsproductiviteit en deze volgen de verschillen in prijspeil in die lidstaten.

---

10 Bijv. ETF (Europese Transportfederatie), DTL (Deense Vereniging voor vervoer en logistiek) en FNTR (Franse nationale federatie voor wegvervoer).

11 Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen, 2013

12 Verslag over werkgelegenheid en sociale ontwikkelingen in Europa van 2012, Europese Commissie.

		Vervoer over land	Vervoer over water	Lucht-vervoer	Opslag, onder-steunen-de activitei-ten	Ver-voer-sector	Ge-hele eco-nomie
Arbeidspro-ductiviteit, 2010	**EUR per werk-nemer**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Gemiddelde jaarlijkse groei in arbeidspro-ductiviteit, 2001/2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabel 1: Arbeidsproductiviteit in de vervoersector en in de gehele economie. Bron: nationale rekeningen en structurele bedrijfsstatistieken van Eurostat.

2.3.2. Voertuigproductiviteit

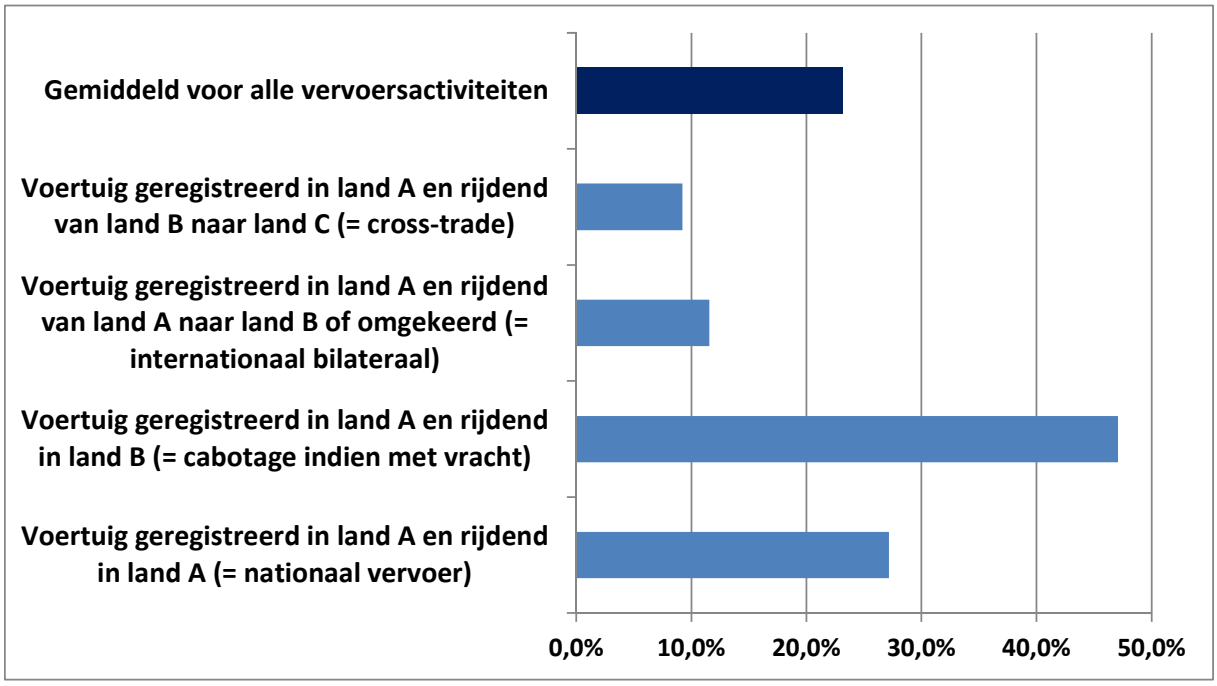
Door onevenwichtigheden in de vervoersstromen en logistieke praktijken is het onvermijdelijk dat voertuigen in de vervoersector af en toe leeg rijden. Gezien de onwenselijke gevolgen van leeg rijden op brandstofverbruik, CO_2-uitstoot en kosten, dient dit tot een minimum te worden beperkt. Doordat de organisatie van vervoersactiviteiten langzaam maar zeker efficiënter wordt, is het leeg rijden de laatste jaren enigszins afgenomen. Desalniettemin was er in 2012 bij bijna een kwart (23,2%) van alle voertuigkilometers van vrachtwagens in de EU een leeg voertuig betrokken.[13] Hoewel er geen betrouwbaar statistisch bewijsmateriaal is voor de beladingsgraad van andere voertuigen, kan ervan uit worden gegaan dat ook andere voertuigen vaak maar gedeeltelijk geladen zijn.

Leeg rijden komt nog steeds veel voor in nationaal vervoer. Bij nationaal opererende wegvervoerders bedroeg het percentage leeg rijden iets meer dan 25%. Dit percentage nadert echter de 50% voor buitenlandse vrachtwagens die binnenlandse ritten uitvoeren in een andere lidstaat dan waar het voertuig is geregistreerd. Speciale voertuigen (zoals het vervoer van gekoelde producten in koelwagens, vloeistoffen in tankwagens of afval in afvalinzamelingsvoertuigen) zijn vaak maar gedeeltelijk beladen of leeg omdat het moeilijk is om terugritten voor speciale ladingen te vinden. Tijdens cabotageritten wordt doorgaans echter algemene lading vervoerd in opleggers met dekkleed of containers. Het vele leeg rijden wordt naar alle waarschijnlijkheid dan ook niet veroorzaakt doordat het moeilijk is om ladingen voor de terugreis te vinden, die ruimer voorhanden zijn in het algemene vervoer. Vervoerondernemers lijken derhalve te worden beperkt door de restricties die voor

[13] In dit gedeelte wordt gebruik gemaakt van cijfers van Eurostat, hoewel berekeningen van de beladingsfactoren van wegvoertuigen kunnen verschillen al naargelang het soort lading dat wordt vervoerd. Beladingsfactoren worden verder beperkt door externe factoren zoals maximale massa en afmetingen van het voertuig. Zie ook: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederland, 2013.

cabotageritten gelden en blijken niet in staat om hun vervoersactiviteiten efficiënt te organiseren.

Uit een analyse van de mate van leeg rijden in verschillende marktsegmenten is gebleken dat er in segmenten die aan concurrentie blootstaan, te weten internationaal vervoer (cross-trade en bilateraal internationaal vrachtvervoer), veel minder vaak leeg wordt gereden[14] dan in marktsegmenten waar nog steeds operationele beperkingen van kracht zijn, zoals wordt weergegeven in figuur 5.



Figuur 5: Aandeel van lege voertuigkilometers in totaal aantal voertuigkilometers in 2012, gerangschikt op vervoerswijze. Gebaseerd op gegevens uit 21 van de 27 EU-lidstaten in 2012 (geen gegevens beschikbaar uit BE, IT, CY, MT, RO en UK). Bron: Eurostat, DG Mobiliteit en vervoer.

De positieve impact van de openstelling van de markt op de beladingsgraad is ook duidelijk terug te zien in het effect van de opheffing van toegangsbeperkingen voor wegvervoerders uit de lidstaten die in 2004 en 2007 tot de EU zijn toegetreden. Toen de voor hen geldende cabotagebeperkingen in 2009 en 2012 werden opgeheven, daalde hun aandeel van lege voertuigkilometers in cabotage aanzienlijk (zie figuur 6 hieronder). Verordening (EG) nr. 1072/2009 lijkt echter geen positieve invloed te hebben gehad op het totale percentage leeg rijden bij cabotageritten. Voor de vaststelling van Verordening (EG) nr. 1072/2009 waren er in sommige lidstaten soepelere bepalingen van kracht[15]. Na de inwerkingtreding van de

14 Cabotage en CO_2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO_2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

15 Italië stond wegvervoerders toe om 15 dagen per maand cabotageritten op zijn grondgebied uit te voeren, maar nooit meer dan vijf opeenvolgende dagen. Het Verenigd Koninkrijk interpreteerde cabotage als een 'tijdelijke' activiteit waarbij een wegvervoerder moet kunnen aantonen dat zijn voertuig ten minste één keer per maand het grondgebied heeft verlaten. In 1998 heeft Griekenland voor cabotage een gelimiteerde termijn van twee maanden per jaar ingesteld, die in 2000 werd vervangen door een circulaire waarin alle tijdslimieten voor cabotage werden opgeheven en die in plaats daarvan gebaseerd

cabotage-bepalingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009 in mei 2010 is de algehele mate van leeg rijden tijdens ritten in het buitenland aanzienlijk langzamer gedaald dan daarvoor en is deze nog altijd twee keer zo hoog als de mate van leeg rijden van binnenlandse voertuigen tijdens binnenlandse transporten. Hoewel andere factoren, zoals de economische crisis, ook een rol spelen, kan dit erop wijzen dat de huidige beperkingen voor cabotageritten een belemmering vormen voor de pogingen van wegvervoerders om hun efficiëntie verbeteren. Daarom mag redelijkerwijs worden verwacht dat een verdere openstelling van de markt het leeg rijden in het nationale vervoer zal terugdringen. De mogelijke daling van het aantal lege ritten moet niettemin worden afgewogen tegenover het risico van de afgeleide vraag naar vervoer over de weg dat kan ontstaan als het grotere aanbod leidt tot een aanzienlijke daling van de prijzen voor wegvervoer[16]. In dat geval kan de vervoersector van lidstaten met een hogere kostenbasis sterker getroffen worden, onder meer door een modal shift. Niettemin moet worden opgemerkt dat een daling van de transportprijzen ten goede zou komen aan de gebruikers van vervoersdiensten en aan de consumenten[17].

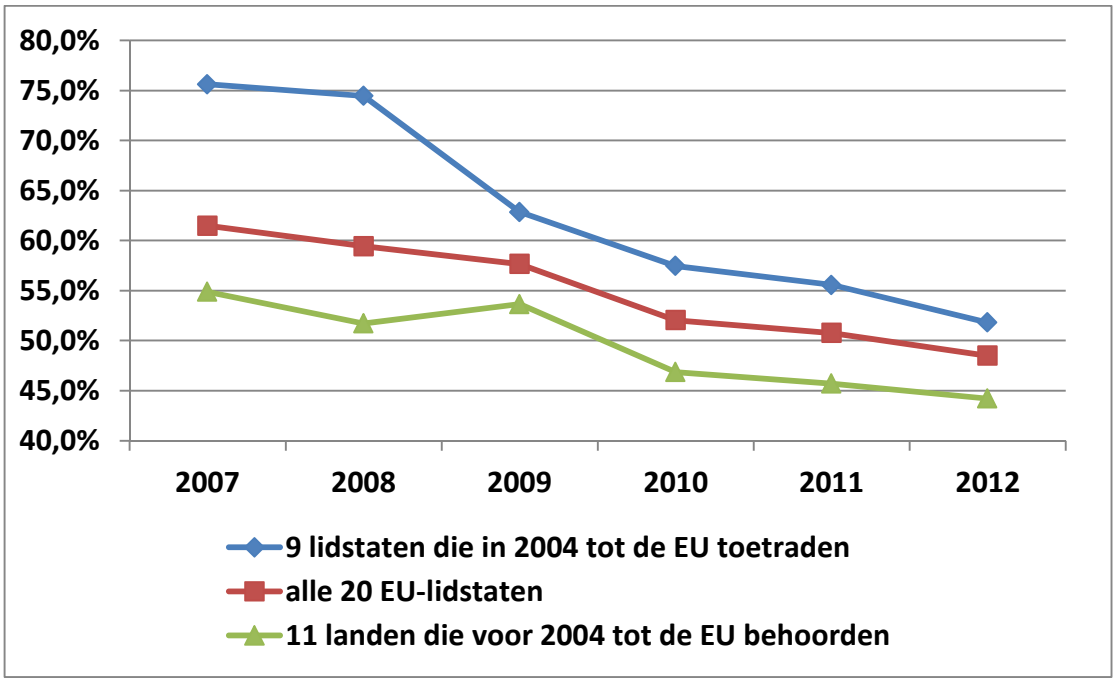
Andere factoren kunnen bijdragen tot een daling van de algemene CO_2-uitstoot en een betere brandstofefficiëntie van de voertuigen, onder meer de ontwikkeling van meetmethoden voor brandstofverbruik en CO_2-uitstoot. In de aangekondigde Mededeling van de Commissie inzake een strategie voor het verminderen van het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot van zware voertuigen zal dergelijke methode worden voorgesteld.

---

was op een definitie van cabotage als activiteit die niet permanent, frequent, regelmatig of ononderbroken is. Naast enkele andere voorwaarden moesten voertuigen ten minste één keer per maand het Griekse grondgebied verlaten. De poging van Frankrijk om in 2002 cabotageactiviteiten tot een week per keer te beperken werd door de Commissie afgewezen als zijnde onevenredig.

16 Factsheet No 4/1, ASSIST - Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.



Figuur 6: Ontwikkeling van het aandeel lege voertuigkilometers bij ritten in het buitenland tussen 2007 en 2012, gerangschikt op groep lidstaten waar het voertuig geregistreerd is. Gebaseerd op gegevens uit 20 van de 27 EU-lidstaten in 2012 (geen gegevens beschikbaar uit BE, IT, CY, LU, MT, RO en UK). Bron: Eurostat, DG Mobiliteit en vervoer.

3. ONTWIKKELING VAN DE KOSTENSTRUCTUREN IN DE SECTOR VOOR GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

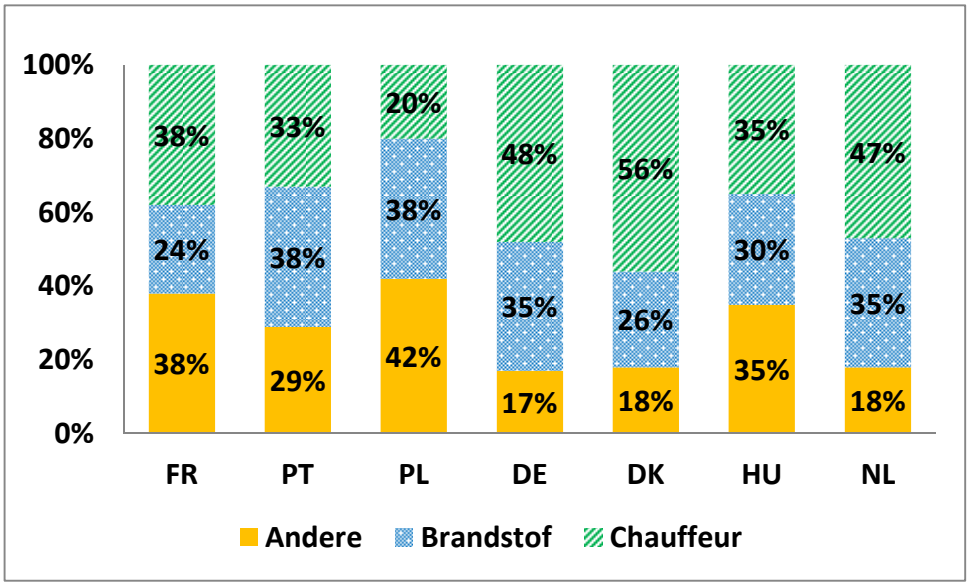
3.1. Kostenfactoren: een overzicht

Het kostenniveau is een van de belangrijkste factoren die het concurrentievermogen in de sector voor goederenvervoer over de weg bepaalt. Andere factoren zijn onder andere specialisatie en kwaliteit van de dienstverlening. Bepaalde kosten zijn verbonden met de lidstaat waar de vervoerder gevestigd is (met name kosten voor het registreren van voertuigen en onderhoud, vennootschapsbelasting, kapitaalkosten), andere kosten zijn variabel en afhankelijk van de lidstaat waar de vervoerder actief is (heffingen voor het gebruik van wegeninfrastructuur of accijns op brandstof). Door de aanwezigheid van vergoedingen op basis van afstand en nationale wetgeving die er in sommige gevallen toe leidt dat lonen worden afgestemd op de minimumnormen van de lidstaat waar de vervoerder actief is[18], kunnen arbeidskosten tot op zekere hoogte ook tot deze categorie worden gerekend. Arbeid en brandstof zijn de twee belangrijkste kostenfactoren in de sector voor goederenvervoer over de weg. Om te kunnen vaststellen welke invloed een verdere openstelling van de markt op de structuur van de sector voor goederenvervoer zal hebben, is het nuttig de kostenstructuur van de sector in de EU te vergelijken. Harmonisering van de kostenstructuren en -niveaus is geen

[18] 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; Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), PB L 177 van 4.7.2008, blz. 6.

doelstelling van het EU-beleid, noch valt dit binnen de bevoegdheid van de EU. Er is echter beweerd dat het openstellen van de markt ongewenste gevolgen kan hebben als sociale voorschriften zoals rij- en rusttijden door de concurrentiedruk niet meer worden nageleefd, wat dan weer een risico voor de verkeersveiligheid inhoudt. Deze ontwikkeling zou in strijd zijn met de doelstellingen van het vervoersbeleid van de EU.

De kostenstructuren in de sector voor wegvervoer beginnen steeds meer op elkaar te lijken. Aan de twee belangrijkste kostenfactoren (arbeid en brandstof) wordt nu overal in de EU ongeveer hetzelfde belang gehecht. Terwijl arbeidskosten in 2004 nog 10% tot 30% van de totale kosten uitmaakten in de lidstaten die datzelfde jaar tot de EU toetraden, is dat aandeel inmiddels gestegen tot 20%-40%. De arbeidskosten in de lidstaten die in 2004 en 2007 zijn toegetreden blijven in absolute cijfers nog achter bij de EU15, maar de kloof wordt steeds kleiner. Kosten met betrekking tot brandstof liepen uiteen van 24% tot 38% van de totale kosten.



Figuur 7: Kostenspecificatie van wegvervoerders uit geselecteerde lidstaten. Bron: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM 2013.

Daarnaast heeft een verdere harmonisering plaatsgevonden op andere gebieden binnen de bevoegdheid van de EU die van invloed kunnen zijn op de operationele kosten van ondernemingen in goederenvervoer, zoals heffingen op het gebruik van wegen. Deze ontwikkelingen worden in deel 6 van dit document nader toegelicht.

3.2. Ontwikkelingen in arbeidskosten

Bezoldiging in de sector voor wegvervoer bestaat doorgaans uit verschillende kostencomponenten. De maandelijkse lonen zijn vastgesteld op basis van minimumlonen of collectieve overeenkomsten[19]. De gemiddelde hoogte van de lonen hangt af van het soort

[19] In juli 2013 was in 21 van de 28 lidstaten van de EU (alle staten met uitzondering van Denemarken, Duitsland, Italië, Cyprus, Oostenrijk, Finland en Zweden) nationale wetgeving van kracht op grond waarvan het minimumloon wordt vastgesteld, zij het voorgeschreven door de wet of op basis van een nationale intersectorale overeenkomst. In de meeste landen zonder vastgesteld minimumloon zijn

vervoer (nationaal of internationaal) dat wordt verricht, waarbij de prijzen voor internationaal vervoer hoger liggen dan die voor nationaal vervoer. Naast deze variaties worden doorgaans andere vormen van bezoldiging toegevoegd om de hoogte van de lonen vast te stellen, waarbij dagvergoedingen (per diems) en bonussen op basis van afstand het vaakst voorkomen[20]. Doordat arbeidskosten een zeer belangrijke component van de operationele kostenstructuren van wegvervoerders vormen, kunnen verschillen in de hoogte van de lonen invloed hebben op de ondernemerspraktijken in de sector. Bedrijven kunnen hun activiteiten uitvlaggen naar lidstaten met lagere arbeidskosten. Mits aan de in Verordening (EG) nr. 1071/2009 vermelde voorwaarden wordt voldaan, kan uitvlaggen mede grensoverschrijdende investeringsstromen stimuleren en de integratie van de vervoermarkt in de EU versterken. Bepaalde gevallen van uitvlaggen (zoals wanneer de activiteit exclusief wordt uitgevoerd in een andere lidstaat dan waar de vervoerder is geregistreerd) kunnen wijzen op moedwillige ontduiking van belastingen en arbeidsheffingen.

Hoewel gedetailleerder onderzoek nodig is naar de omstandigheden op de afzonderlijke markten, zijn er aanwijzingen dat de verschillen in de hoogte van lonen afnemen tot een punt dat het risico op onwettig gedrag beperkt is[21]. Niettemin moeten de inspanningen voor een betere handhaving worden verder gezet. Zolang er verschillen blijven bestaan, stijgen de absolute arbeidskosten sneller in de lidstaten die in 2004 en 2007 tot de EU zijn toegetreden. Alle elementen van de bezoldiging in aanmerking genomen, lijken de lonen van Roemeense chauffeurs in internationaal vervoer op hetzelfde niveau te komen als die van Spaanse wegvervoerders (4-5 EUR/uur)[22]. Deze ontwikkelingen komen overeen met de convergentie van de hoogte van de gemiddelde lonen in de EU, zoals weergegeven in figuur 8. Hieruit volgt dat verschillen in lonen in de sector voor goederenvervoer over de weg vergelijkbaar zijn met verschillen in de gemiddelde lonen in alle onderdelen van de economie in de hele EU. Het onderstaande diagram toont de relatieve toename van de lonen van arbeiders uit de EU12, vergeleken met die uit de EU15.

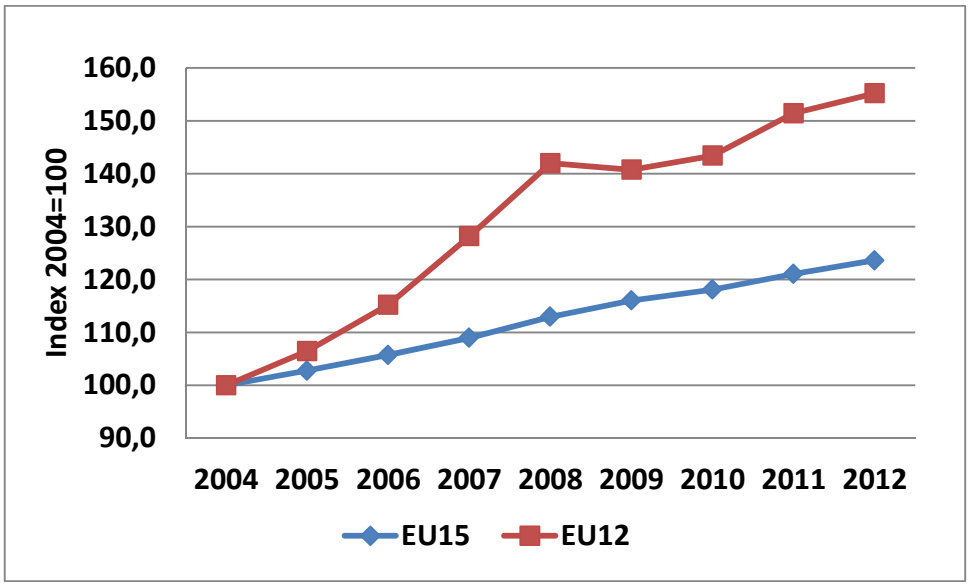
---

collectieve overeenkomsten van kracht, maar deze collectieve overeenkomsten zijn soms alleen op bepaalde ondernemingen van toepassing (zoals ondernemingen die lid van een Kamer van Koophandel zijn) en kunnen in een lidstaat per regio verschillen.

20 Volgens Verordening (EG) nr. 561/2006 zijn vergoedingen op basis van afstand verboden als deze van dien aard zijn dat ze de verkeersveiligheid in gevaar brengen.

21 Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28 januari 2014.

22 Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM 2013.



Figuur 8: Ontwikkeling van de loonkostenindex van bedrijven in de lidstaten van de EU15 en EU12 sinds 2004. Bron: Eurostat, DG Mobiliteit en vervoer.

Zoals duidelijk wordt uit bovenstaande figuur, zijn de verschillen in de loonhoogten in de sector voor goederenvervoer over de weg gelijk aan de verschillen in de lonen tussen lidstaten voor de hele economie. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat deze verschillen vanwege het mobiele karakter van het goederenvervoer over de weg een grotere impact op de concurrentie in deze sector kunnen hebben. In tegenstelling tot andere sectoren kunnen vervoersactiviteiten tijdelijk in een andere lidstaat worden verricht, terwijl gedeeltelijk wordt vastgehouden aan de bezoldigingsvoorwaarden van de lidstaat waar de vervoerder is gevestigd. Er bestaat echter EU-wetgeving die in sommige gevallen een betere bescherming kan bieden voor niet-ingezeten werknemers die op tijdelijke basis activiteiten in andere lidstaten verrichten. Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers[23] is van toepassing op chauffeurs, mits ze binnen het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. In Verordening (EG) nr. 593/2008 inzake verbintenissen uit overeenkomst[24] worden de algemene criteria uiteengezet om vast te stellen welk recht van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst. In sommige gevallen kan het recht dat normaliter van toepassing is op de overeenkomst buiten beschouwing worden gelaten en worden vervangen door de verplichte voorschriften in de zin van het internationale privaatrecht die van toepassing zijn op de plaats waar het werk gewoonlijk wordt verricht (artikel 8).

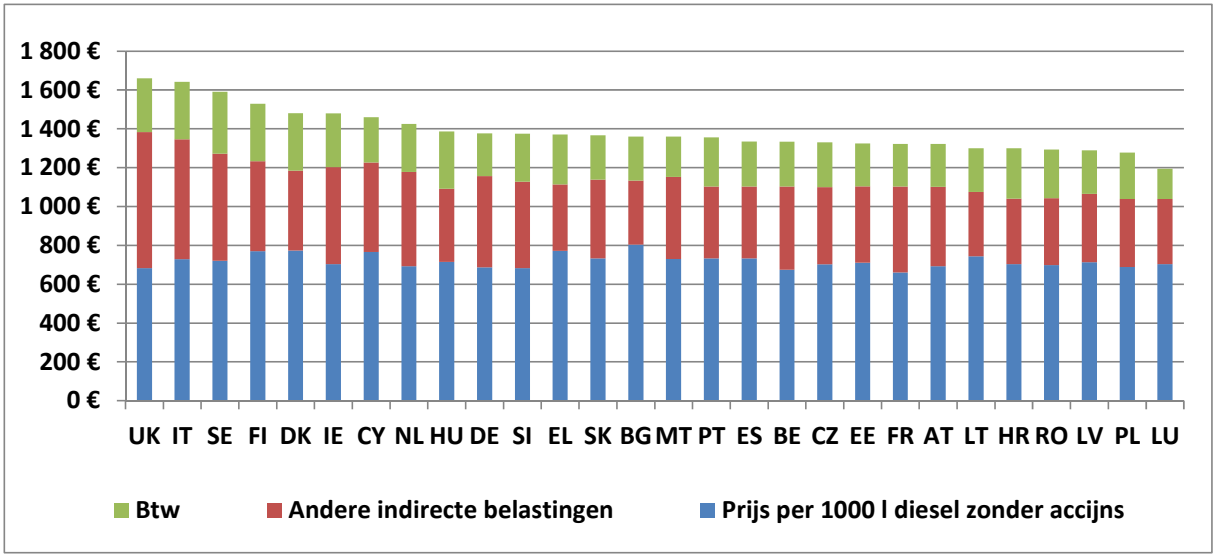
3.3. Ontwikkelingen op het gebied van brandstofkosten

De brandstofkosten in de EU volgen de ontwikkeling van de prijzen van ruwe aardolie op de internationale markten en verschillen onderling niet heel erg van elkaar. Deze verschillen zijn gedeeltelijk terug te voeren op de geleidelijke harmonisering die momenteel plaatsvindt op het gebied van de belasting van energieproducten en elektriciteit in de Europese Unie, die is onderworpen aan de bepalingen van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad (de

[23] 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).

[24] Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), PB L 177 van 4.7.2008, blz. 6.

'energiebelastingrichtlijn')[25]. De structuur van de accijnzen op brandstoffen wordt geharmoniseerd: de richtlijn stelt onder meer minimumbelastingniveaus in voor energieproducten die als motorbrandstof worden gebruikt. Lidstaten hebben echter de vrijheid om naar eigen inzicht hun nationale belastingniveaus te bepalen. De nationale belastingniveaus verschillen per lidstaat. De brandstofkosten zijn het laagst in Luxemburg en het hoogst in het Verenigd Koninkrijk.



Figuur 9: Gemiddelde dieselprijs per 1000 liter, gerangschikt op lidstaat (januari 2014). Bron: Oliebulletin Waarnemingspost, 2014, Europese Commissie, DG Energie.

3.4. Andere kostenfactoren

Naast deze twee belangrijke kostenposten moeten wegvervoerders ook andere vergoedingen betalen, zoals:

– eenmalige heffingen voor het oprichten van de onderneming (inclusief aanschaf en registratie van voertuigen);

– periodieke belastingen op het bezit van of rijden met voertuigen;

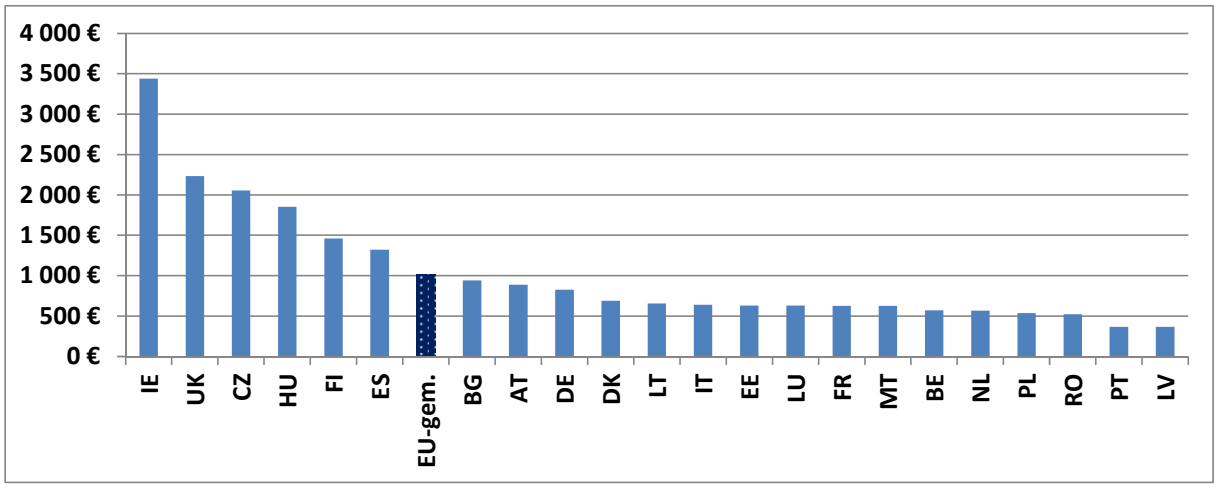
– belastingen die voortkomen uit het gebruik van voertuigen (inkomstenbelasting, heffingen voor het gebruik van wegen op basis van tijd of afstand).

Het relatieve niveau van deze vergoedingen kan invloed hebben op de ondernemingspraktijk. Aanzienlijke verschillen in de hoogte van deze vergoedingen zouden wegvervoerders tot onwettig uitvlaggen kunnen aanzetten, waardoor bedrijven die zich aan de wet houden worden benadeeld. Hoewel de hoogte van de belastingen en de heffingen nog steeds verschillen, zijn er aanwijzingen dat de per voertuig aan heffingen betaalde nettobedragen in de hele EU naar elkaar toe groeien.

Er blijven verschillen bestaan in de kosten voor het vestigen van de onderneming en het registreren van en rijden met voertuigen. Vestigingsvergoedingen lopen uiteen van een

[25] Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit, PB L 283 van 31.10. 2003, blz. 51.

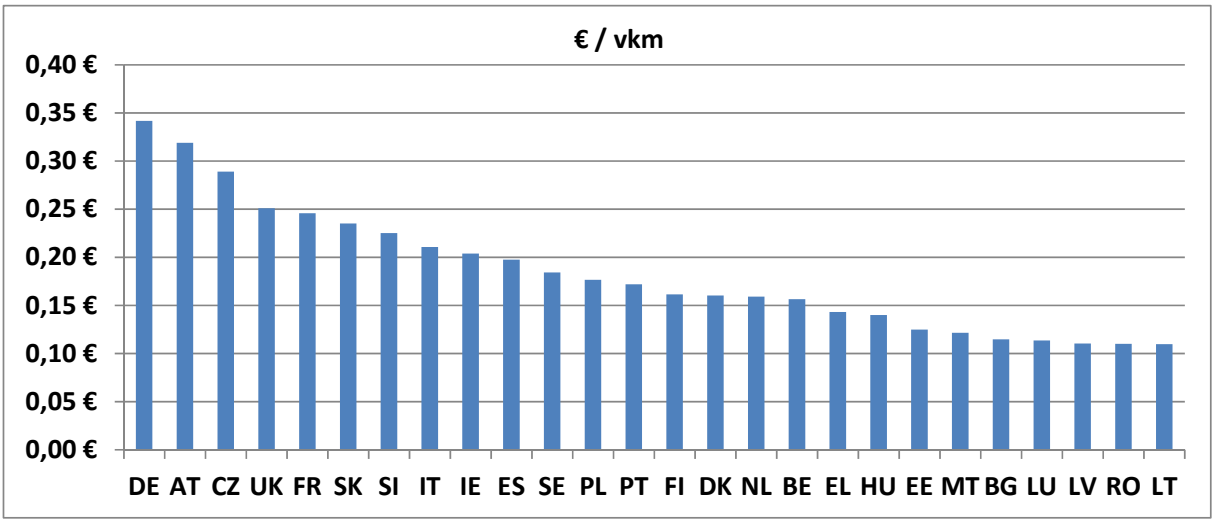
eenmalig bedrag van 40 EUR in Tsjechië tot meer dan 1000 EUR in Bulgarije[26]. Belastingen op voertuigen (belasting op registratie of eigendom) verschillen ook per lidstaat. De variatie in de hoogte van de heffingen volgt echter niet het onderscheid tussen EU12 en EU15, zoals eerder te zien was bij de arbeidskosten. Jaarlijkse belastingen voor voertuigen kunnen het tienvoudige bedragen, zoals in figuur 10 hieronder wordt weergegeven. Drie van de tien lidstaten met de hoogste jaarlijkse belastingen voor voertuigen komen uit de EU12 (Tsjechië, Hongarije en Bulgarije).



Figuur 10: Jaarlijkse voertuigbelasting (€) voor een normale trekker-opleggercombinatie (2012). Bron: ACEA Tax Guide 2012.

Zonder een uitgebreide analyse van de verschillen voor elke kostencomponent te maken, is het interessant om erop te wijzen dat er ondanks deze verschillen tussen de lidstaten geen aanzienlijke verschillen in de gemiddelde hoogte van belastingen en heffingen op binnenlandse wegen zijn. Volgens berekeningen van de OESO, zoals weergegeven in figuur 11, bedraagt het gemiddelde nettobedrag dat per voertuigkilometer aan heffingen moet worden betaald 0,18 EUR en zijn de verschillen tussen de lidstaten relatief klein. De hoogste heffingen van de EU worden in Duitsland geheven (0,34 EUR/vkm) en de laagste in Bulgarije, Luxemburg, Letland, Litouwen en Roemenië (0,11 EUR/vkm).

[26] Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM 2013.



Figuur 11: Nettobedrag aan betaalde heffingen per voertuigkilometer (binnenlands goederenvervoer, 2012). Bron: Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012, OESO 2013.

Dit is gedeeltelijk te verklaren doordat lidstaten steeds meer gebruik maken van op grondgebied gebaseerde tolsystemen (vignetten of tol). Sinds de vaststelling en de daaropvolgende herziening van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen[27] heeft een toenemend aantal lidstaten tolsystemen ingesteld. Tegen een achtergrond van convergerende kostenstructuren wordt het voor wegvervoerders in de EU steeds belangrijker om de efficiëntie en kwaliteit van hun dienstverlening te verbeteren. Klanten van de sector goederenvervoer over de weg, met name expediteurs en de detailhandelaren, zullen van deze verbeteringen profiteren, waardoor de efficiëntie en het concurrentievermogen van de hele EU-economie zal toenemen.

4. HANDHAVING VAN BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE TOEGANG TOT DE MARKT VOOR GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Verordeningen (EG) nr. 1071/2009[28] en 1072/2009 hebben tot doel ondernemingen eerlijke toegang tot de internationale markt voor goederenvervoer over de weg te bieden, mede door te voorzien in aanvullende criteria waarmee handhavingsinstanties op de naleving ervan kunnen toezien. Deze verordeningen moeten op de juiste wijze worden gehandhaafd om te kunnen garanderen dat bedrijven die actief zijn op markt voor goederenvervoer over de weg betrouwbaar zijn en op voet van gelijkheid concurreren. De handhaving van enkele bepalingen uit deze verordeningen blijft desondanks moeilijk. Met name twee aspecten vormen een probleem voor wegvervoerders en handhavingsinstanties: de bepalingen inzake

[27] 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 vrachtvoertuigen, zoals gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG en Richtlijn 2011/76/EU.

[28] 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 worden voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad, PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

een duurzame en werkelijke vestiging in Verordening (EG) nr. 1071/2009 en de bepalingen over cabotage in Verordening (EG) nr. 1072/2009.

4.1. Handhaving van Verordening (EG) nr. 1071/2009

Verordening (EG) nr. 1071/2009 betreffende de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer bracht verscheidene stukken wetgeving bijeen en had tot doel de handhaving ervan te vereenvoudigen en aan te vullen. De verordening introduceerde tevens aanvullende voorwaarden, met name een duurzame en werkelijke vestiging voor wegvervoerondernemingen, bepalingen voor een uniform model voor communautaire vergunningen, specifieke eisen voor transportmanagers en een hechtere samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van handhaving (met name door de koppeling van nationale registers van wegvervoerondernemingen, ERRU).

Deze wijzigingen hebben bijgedragen tot een verdere harmonisering, met name met betrekking tot de modellen voor communautaire vergunningen. De uitvoering van deze verordening is echter nog niet compleet. Zo moet er nog aan de volledige koppeling van ERRU worden gewerkt. Punctuele verslagen wijzen er ook op dat er in sommige lidstaten nog steeds "brievenbusfirma's" bestaan (bedrijven die zich om belastingredenen in een lidstaat "gevestigd" hebben, maar daar niet hun administratieve en commerciële activiteiten uitvoeren, wat in strijd is met artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1071/2009). Deze praktijk strookt niet met de bedoeling van de wetgever. Zulke praktijken worden af en toe gedocumenteerd[29], maar blijven vanwege hun illegale karakter moeilijk te kwantificeren.

Dergelijke "brievenbusfirma's" kunnen blijven bestaan omdat de betreffende lidstaten niet allemaal dezelfde middelen en prioriteit aan handhaving toekennen. Dit kan problemen opleveren voor lidstaten die dergelijke firma's melden aan de lidstaat waar ze gevestigd zijn en niet op een sterke ondersteuning van hun tegenhangers kunnen rekenen. Bovendien zijn de bepalingen die de handhaving van de "duurzame vestiging" moeten reguleren zwak[30]. Hechtere grensoverschrijdende samenwerking op dit gebied en een strengere handhaving van de relevante bepalingen lijken daarom gewenst.

4.2. Verordening (EG) nr. 1072/2009: uitvoeringskwesties en nationale ontwikkelingen

Zowel handhavingsinstanties als wegvervoerders wijzen op verschillen in de methodes die worden gebruikt om Verordening (EG) nr. 1072/2009 te handhaven. Deze verschillen kunnen wegvervoerders ervan weerhouden activiteiten op binnenlandse markten over de grens te ontplooien. Ondanks pogingen om de voorwaarden van Verordening (EG) nr. 1072/2009 te

---

[29] Inspecties met betrekking tot de terbeschikkingstelling van werknemers in het wegvervoer: een handleiding voor controlerende instanties. Eindverslag van het TRANSPO-project, maart 2012. www.tagliacarne.it/download/229.html

[30] Overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1071/2009: "Tot 31 december 2014 voeren de lidstaten ten minste om de vijf jaar controles uit om na te gaan of de ondernemingen aan de [vereisten voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer] voldoen."

verduidelijken[31], blijven er verschillen bestaan in de uitvoering van bepaalde bepalingen. Zo beschouwt Finland ritten met meerdere afleverpunten (waarbij een wegvervoerder een deel van een lading aflevert op verschillende locaties, bijvoorbeeld dochterondernemingen van hetzelfde bedrijf) als meerdere vervoershandelingen, terwijl dit soort ritten in andere landen als één vervoershandeling wordt beschouwd. De handhavingsinstanties van Denemarken en Finland eisen van wegvervoerders dat ze, in geval van een controle, ter plekke een bewijs van hun cabotageritten kunnen overleggen in de vorm van een vrachtbrief. Andere landen geven wegvervoerders enige tijd om deze informatie te verzamelen als zij niet direct voorhanden is, bijvoorbeeld als er geen vrachtbrief bij de lading zit.

Bovendien lijkt een aantal landen de voorwaarden waaronder wegvervoerders internationale transporten en cabotageritten mogen uitvoeren door middel van regelgeving en handhavingspraktijken te beperken. Voorbeelden hiervan zijn onder andere discriminatie door de handhavingsinstanties van voertuigen behorend tot dochtermaatschappijen van plaatselijke bedrijven die in een andere lidstaat zijn gevestigd of de toepassing van beperkende bepalingen op soorten goederen die hoofdzakelijk door niet-ingezeten wegvervoerders worden vervoerd. Door de autoriteiten getolereerde, particuliere initiatieven dragen bij aan de stigmatisering van buitenlandse chauffeurs. In een lidstaat gebruikt een aantal lokale chauffeurs een applicatie voor smartphones waarmee in het buitenland geregistreerde vrachtwagens kunnen worden opgespoord en gevolgd. Op de lange termijn bestaat het risico dat dergelijke regelgevings- en particuliere initiatieven het *acquis* op het gebied van vervoer ondermijnen en dan met name de verbetering van de efficiëntie die een gevolg is van de openstelling van de markt voor grensoverschrijdend vervoer.

De relevantie van dit soort praktijken lijkt nog discutabeler gezien het zeer geringe aantal gedocumenteerde overtredingen van cabotagebepalingen. Hoewel er bezorgdheid is over illegale cabotagepraktijken (dat wil zeggen meer cabotageritten dan de drie onder Verordening (EG) nr. 1072/2009 toegestane ritten of ritten die niet aansluitend op internationaal vervoer worden uitgevoerd of langer dan zeven dagen na een internationaal transport), hebben de handhavingsinstanties deze beweringen over het algemeen niet kunnen staven. In de lidstaten waar cabotage uitgebreid werd gecontroleerd, was er sprake van een zeer laag percentage overtredingen (in Denemarken 1,7% van de gecontroleerde voertuigen[32]). Andere overtredingen, zoals het niet respecteren van de rijtijden, die zowel van invloed zijn op de concurrentie tussen wegvervoerders als op de veiligheid, worden vaker door handhavingsinstanties vastgesteld.

Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en 1072/2009 worden in verschillende lidstaten dus verschillend opgevat, uitgelegd en toegepast. Als gevolg hiervan worden ondernemers

---

31 De nieuwe cabotageregeling op grond van Verordening (EG) nr. 1072/2009, Vragen & antwoorden. Europese Commissie, 2011 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

32 http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, zie voor meer informatie: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm

geconfronteerd met een dure en ingewikkelde lappendeken waaraan het pakket uit 2009 juist een einde had moeten maken.

4.3. Herziening van de verordeningen onder REFIT

In haar Mededeling over Gezonde EU-regelgeving van december 2012[33] startte de Commissie het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Regulatory Fitness and Performance Programme, hierna "REFIT"), dat de EU-wetgeving duidelijker moet maken en de administratieve belasting moet verminderen. Na de doorlichting die op de mededeling volgde werd de herziening van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 als prioriteit vastgesteld. Door een vereenvoudiging van de verordeningen zouden controleambtenaren de verordeningen op een meer efficiënte en eenduidige wijze kunnen handhaven, en zo de wegvervoerders een consistente interpretatie van de verordeningen en een voorspelbare werkomgeving bieden. De herziening zou aan de ene kant gericht zijn op verduidelijking van problematische termen in de verordening, in het bijzonder de definitie van een werkelijke en duurzame vestiging in Verordening (EG) nr. 1071/2009 en van cabotage in Verordening (EG) nr. 1072/2009. Daarnaast zouden de mogelijkheden tot samenwerking tussen de lidstaten bij het handhaven van Verordening (EG) nr. 1071/2009 verder kunnen worden versterkt. Tot slot zou een herziening de handhaving van de verordeningen kunnen verbeteren. De introductie van verdere bindende bepalingen met betrekking tot de frequentie en manier van controleren zou helpen bij het bestrijden van discrepanties die bestaan bij de handhaving van de verordeningen. De handhaving zou ook efficiënter kunnen worden gemaakt door beter een gebruik van nieuwe technische controlemogelijkheden, zoals de nieuwe generatie digitale tachografen.

5. SOCIALE DIMENSIE VAN DE WEGVERVOERSECTOR

De EU-wetgeving voorziet in zowel een algemeen als een sectoraal kader om verkeersveiligheid, toereikende arbeidsvoorwaarden en niet-vervalste concurrentie in de wegvervoersector te waarborgen. Dit kader omvat Verordening (EG) nr. 561/2006 betreffende rijtijden en rusttijden[34] en Richtlijn 2002/15/EG betreffende werktijden voor mobiele werknemers[35]. Om voor een juiste handhaving van deze voorschriften te zorgen, zijn de bepalingen vervolledigd door minimumvoorwaarden voor controles (Richtlijn 2006/22/EG[36]) en gedetailleerde juridische en technische bepalingen betreffende het in het wegvervoer

---

33 Gezonde EU-regelgeving (COM(2012) 746)

34 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 en tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad en Verordening (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.

35 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.

36 Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad, PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

gebruikte controleapparaat (Verordening (EEG) nr. 3821/85[37]). Onvoldoende naleving van deze voorschriften kan negatieve gevolgen hebben, zoals een verslechtering van de arbeidsomstandigheden voor werknemers in het wegvervoer, verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid en andere weggebruikers en benadeling van ondernemingen die de voorschriften wél naleven.

Er wordt voortdurend gewerkt aan verdere verbeteringen van de uitvoering van deze bepalingen. De Commissie publiceert bijvoorbeeld richtsnoeren en toelichtingen voor de lidstaten en belanghebbenden[38]. Richtsnoeren blijven echter niet-bindend. Bijgevolg kan de Commissie geen sancties opleggen aan lidstaten die de richtsnoeren niet volgen. Het opstellen van richtsnoeren is een moeizaam proces (over een richtsnoer over de "24-uurs periode" voor de berekening van rij- en rusttijden wordt al vier jaar gediscussieerd, en de inhoud is nog steeds niet definitief vastgesteld). Er zijn ook aanzienlijke verschillen per lidstaat wat betreft de toepassing van de richtsnoeren die met hen in de relevante comités zijn besproken.

In samenwerking met belanghebbenden wordt verder gewerkt aan verbetering. Het TRACE-project[39], dat een algemeen opleidingsprogramma heeft opgezet voor handhavingsambtenaren die wegcontroles uitvoeren, is voltooid. In het Witboek inzake vervoer[40] uit 2011 werden de bevordering van goede banen en arbeidsvoorwaarden als prioriteiten vastgesteld.

5.1. Werkomstandigheden

De arbeidsomstandigheden in de wegvervoersector zijn moeilijk, zoals blijkt uit de lage aantrekkingskracht van de sector. Redenen hiervoor zijn onder andere de mobiele aard van wegvervoeractiviteiten en de lange periodes die ver van de thuisbasis moeten worden doorgebracht. Andere risicofactoren die het Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid op het werk heeft vastgesteld, zijn het feit dat de chauffeurs vaak geïsoleerd werken, "just-in-time-management" en eisen van klanten die leiden tot een hoge werkdruk, alsmede werken op werkplaatsen van anderen, toenemend gebruik van monitoring op afstand en complexe technologie, de inrichting van de werkplaats, de toegang tot faciliteiten en diensten (op het gebied van hygiëne en voedsel en op medisch gebied), kans op infectieziekten, geweld en mishandeling, lange tijd zittend doorbrengen en blootstelling aan trillingen, risico op ongelukken bij het laden en lossen en de verkeersveiligheidsrisico's die verband houden met werken in het wegverkeer[41]. In hetzelfde verslag worden ook de onregelmatige werktijden genoemd als factor die negatieve gevolgen voor de gezondheid kan hebben. Over het algemeen daalt het aantal ongelukken met zware vrachtwagens echter, en is er sprake van een verbetering van de naleving van de bepalingen inzake rij- en rusttijden[42].

---

37 Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

39 http://www.traceproject.eu

40 Witboek Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, COM(2011) 144 definitief.

41 OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview, Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid, 2011.

42 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector, Europees Parlement, 2012.

De toename van "just-in-time management", een gevolg van nieuwe technische mogelijkheden in de logistieke sector, betekent dat er een grotere druk ligt op chauffeurs om de bezorgtermijnen te halen. De druk op wegvervoerwerknemers lijkt in de huidige economische crisis te zijn toegenomen. Belanghebbenden vermoeden dat dit te maken heeft met diverse illegale praktijken, zoals het overschrijden van de rijtijden, salaris op basis van prestaties, wat de verkeersveiligheid in het geding brengt, of schijnzelfstandigen[43]. De belangrijkste sociale problemen waar volgens belanghebbenden in de toekomst juridisch tegen moet worden opgetreden, zijn opgenomen in tabel 2.

Probleem	**Mate van belang**
Illegale/oneerlijke arbeidsregelingen die sociale dumping veroorzaken (inclusief "brievenbusbedrijven")	*****
Gebrek aan handhaving en controles	*****
Sociale harmonisatie van de EU27-lidstaten is nog lang niet bereikt	****
Illegale cabotage	****
Kwaliteit van rust en faciliteiten	***
Rij- en rusttijden	**

Tabel 2: Door belanghebbenden gemelde problemen waarvoor toekomstige wetgevende actie noodzakelijk is, met betrekking tot de naleving van sociale en arbeidsvoorwaarden in de wegvervoersector. Bron: Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers, Europees Parlement, 2013.

De door belanghebbenden gemelde problemen in tabel 2 staan in nauw verband met de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009, hoewel de handhaving onder de bevoegdheid van de lidstaten valt. De onbevredigende handhaving van deze bepalingen kan worden teruggevoerd tot een gebrek aan bindende bepalingen inzake het aantal en de frequentie van controles in de twee verordeningen. Het gebrek aan dergelijke bepalingen veroorzaakt ook problemen voor de Commissie bij het toezicht op de tenuitvoerlegging van de Verordeningen. De introductie van bindende uitvoeringsbepalingen zou dat laatste dan ook ten goede komen.

De kwestie van rij- en rusttijden geeft nog steeds aanleiding tot bezorgdheid. Recente evaluaties tonen aan dat de naleving van de relevante wetgeving verbetert[44], hoewel er verschillen blijven bestaan tussen de handhavingspraktijken van de lidstaten[45]. Het aantal uitgevoerde controles langs de weg of op bedrijven blijft verschillen, evenals het aantal gecontroleerde werkdagen. Dit geeft zowel een beeld van de verschillen in de door de lidstaten aan handhaving toegewezen middelen als van de verschillen in de vervoersmarkten

43 Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers, Europees Parlement, 2013.

44 Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities, SWD(2012) 270 definitief.

45 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector, Europees Parlement, 2012.

(controles op bedrijfsterreinen zijn doeltreffend in lidstaten waar vooral grote bedrijven actief zijn, terwijl controles langs de weg meer succes kunnen hebben in markten die door kleine ondernemingen worden gedomineerd).

Recent onderzoek toont ook vaak aan dat de risico's die verband houden met concurrentie op het gebied van sociale zekerheid beperkt zijn, vanwege de nivellering van productiviteitgebaseerde arbeidskosten en de harmonisatie van een aantal arbeidsnormen. Daarnaast zijn voor lidstaten met een lagere kostenpost geen slechtere handhavingsniveaus aangetoond op het gebied van sociale en arbeidswetgeving. Er is derhalve geen bewijs dat niet-naleving van de arbeidswetgeving die lidstaten een concurrentievoordeel zou verschaffen.[46] Niettemin moet in de hele EU nog steeds worden gewerkt aan betere handhaving van sectoroverschrijdende sociale wetgeving in de vervoersector.

5.2. Voorbereiden op verandering

De wegvervoersector wordt beïnvloed door een aantal grote veranderingen op de lange termijn, zoals het voortdurende gebrek aan chauffeurs. De wegvervoersector lijdt aan vergrijzing. Alleen al in Duitsland zullen naar verwachting meer dan 250 000 chauffeurs de komende 10 tot 15 jaar met pensioen gaan[47]. In combinatie met het gebrek aan gekwalificeerde chauffeurs waarvan vóór de economische crisis al sprake was, zal dit grote gevolgen hebben voor de wervingsmogelijkheden van wegvervoerbedrijven. In sommige lidstaten is dit gebrek al te zien, zoals in Letland, waar chauffeurs uit derde landen worden aangeworven, zij het vooralsnog in lage aantallen.

Het Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid op het werk benadrukt de veranderende aard van de taakomschrijving van werknemers in de vervoerssector. Het toenemende gebruik van technologie speelt een cruciale rol in het internationale vervoer. Boordcomputers, een nieuwe generatie digitale tachografen en andere telematische instrumenten zijn van steeds groter belang voor het organiseren van het verkeer en het controleren van de naleving van de toepasselijke wetgeving. Andere technische verbeteringen (nieuwe aandrijvingssystemen, geautomatiseerde snelwegsystemen) zullen ook veranderingen teweegbrengen voor de taakomschrijving van de chauffeurs. In combinatie met de stijging van de gemiddelde leeftijd van chauffeurs zal dit voor nieuwe opleidingsbehoeften zorgen. Hoewel een leven lang leren als prioriteit moet worden beschouwd, dient het leerprogramma voor chauffeurs in opleiding ook te worden aangepast.

De Commissie zal de dialoog met de lidstaten en belanghebbenden voortzetten om op deze veranderingen voorbereid te zijn. Het Comité voor de sociale sectorale dialoog is een instrument dat kan worden gebruikt om dergelijke uitdagingen proactief aan te gaan. Bijdragen van de sociale partners aan het vaststellen van een sociale code voor mobiele wegvervoerwerknemers, zoals beschreven in initiatief 8 van het Witboek inzake vervoer van 2011, zijn welkom. Zoals benadrukt in de Mededeling van de Commissie inzake een geïntegreerd industriebeleid in een tijd van mondialisering en het centraal stellen van

---

46 Social Competition in the EU: Myths and Realities, Notre Europe – Jacques Delors Institute, 2013.

47 ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

concurrentievermogen en duurzaamheid[48], is het bestrijden van problemen op de arbeidsmarkt in het kader van de sociale dialoog een cruciaal onderdeel van een competitief en efficiënt industrieel beleid. Met het oog op het komende gebrek aan chauffeurs dienen maatregelen voor een verbeterd gebruik van voertuigen (zoals het vergemakkelijken van het vaststellen van vracht, het plannen van distributie) ook te worden aangemoedigd. Het openen van de markt, dat zou wellicht bijdragen aan een efficiënter gebruik van voertuigen, zou ook helpen om dit gebrek te bestrijden.

6. ANDERE ONTWIKKELINGEN IN DE REGELGEVING

In navolging van de vaststelling van Verordening (EG) nr. 1072/2009 heeft de EU-wetgever stappen genomen om de interne markt voor wegvervoer verder te harmoniseren door aanvullende wetgevende maatregelen, zoals hieronder vermeld, vast te stellen. Met het oog op de opening van de markt dragen deze bij aan de harmonisering van de marktomstandigheden die van invloed zijn op vervoerders in de EU.

6.1. Tarieven voor wegvervoer

Richtlijn 1999/62/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2006/38/EG, werd verder aangepast met Richtlijn 2011/76/EU. Die richtlijn stelt een gemeenschappelijk kader vast voor het vaststellen van op afstand gebaseerde tol en op tijd gebaseerde gebruiksrechten (vignetten) voor zware vrachtvoertuigen (meer dan 3,5 ton) voor het gebruik van bepaalde infrastructuur. Met het amendement van 2011 heeft de richtlijn elementen geïntegreerd die het beginsel van "de vervuiler betaalt" beter moeten weerspiegelen, zoals mogelijkheden voor de lidstaten om vervoerders te laten betalen voor de invloed die hun voertuig heeft op de luchtkwaliteit en het geluidsniveau. Hoewel geen van de lidstaten tot dusver is begonnen de externe kosten te internaliseren, hanteert een groeiend aantal lidstaten inmiddels wel een vorm van betaling voor infrastructuur:

- actieve vignetsystemen: Bulgarije, Roemenië, Hongarije en Litouwen hanteren nationale vignetsystemen voor vrachtwagens. Het VK hanteert vanaf 1 april 2014 een vignetsysteem, en Zweden, Denemarken, Nederland, België en Luxemburg hanteren het gezamenlijke "Eurovignet";
- vignetsystemen in ontwikkeling: Letland;
- actieve elektronische netwerken voor tolheffingsystemen: Duitsland, Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije, Slowakije, Polen en Portugal;
- elektronische netwerken voor tolheffingsystemen in ontwikkeling: Denemarken, België en Frankrijk. Frankrijk zal alleen geld vragen voor het gebruik van snelwegen die in handen van de staat zijn en waarvoor nog geen tol wordt gevraagd, en van nationale wegen. Het huidige tolsysteem met fysieke obstakels op snelwegen blijft dus bestaan;

[48] COM(2010) 614 definitief.

- tolwegen met fysieke obstakels: onder andere Ierland, Frankrijk, Spanje, Italië, Slovenië en Griekenland. Hoewel in andere landen op een klein aantal wegen handmatig tol wordt gevraagd, gebeurt dit niet op significant grote schaal. Op een deel van het wegennet in Polen en Portugal zijn ook fysieke obstakels voor tol geplaatst, maar omdat deze landen voornamelijk een elektronisch netwerk voor tolheffing hanteren, zijn ze in die categorie ingedeeld;

- geen tolwegen: Letland, Finland, Estland, Malta en Cyprus.

Daarnaast wordt gewerkt aan de introductie van de Europese dienst voor elektronische tolheffing (European Electronic Toll Service, EETS). De technische specificaties van de interoperabiliteit van EETS zijn opgenomen in Richtlijn 2004/52/EG[49], terwijl Beschikking 2009/750/EG van de Commissie[50], die de specificaties van EETS vaststelde, in oktober 2009 in werking is getreden. Er wordt nu gewerkt aan regionale elektronische toldiensten, als stap in de richting van een dienst voor de gehele EU.

6.2. Voertuigspecificaties

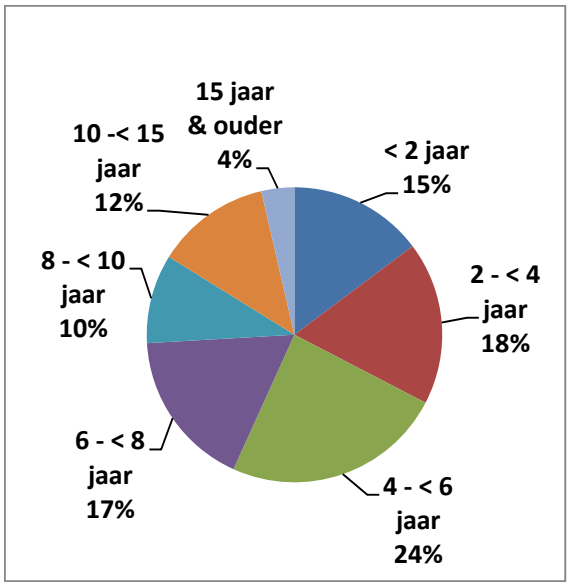
Sinds de vaststelling van Verordening (EG) nr. 1072/2009 zijn de criteria voor voertuigen die door vervoerders in de EU worden gebruikt aanzienlijk veranderd. De inwerkingtreding van de EU VI-emissienorm in januari 2013 (die volgde op de Euro V-emissienorm, die in 2008 in werking trad) heeft geleid tot een snellere vernieuwing van de voertuigen in zowel de EU15 als de EU12, waar de gemiddelde leeftijd van de gebruikte voertuigen hoger is[51]. Over het algemeen worden de modernere voertuigen meer in internationaal dan in nationaal wegvervoer gebruikt, deels vanwege de lagere tol die voor dergelijke voertuigen geldt en deels door hun lagere brandstofgebruik, maar ook omdat die voertuigen vaker moeten worden vervangen vanwege het grote aantal kilometers dat ze in korte tijd maken.

---

49 Richtlijn 2004/52/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap, PB L 166 van 30.4.2004, blz. 124.

50 Beschikking 2009/750/EG van de Commissie van 6 oktober 2009 tot definiëring van de Europese elektronische tolheffingsdienst en de bijbehorende technische onderdelen, PB L 268 van 13.10.2009, blz. 11.

51 Gemiddeld komt de helft van alle km die door voertuigen van EU15-vervoerders zijn afgelegd voor rekening van voertuigen die tot 5 jaar oud zijn. Het corresponderende aandeel voor EU12-vervoerders ligt dichter bij een derde (32%). De voor internationaal transport gebruikte voertuigen zijn doorgaans veel jonger dan de voertuigen die voor nationaal vervoer worden gebruikt. Er bestaan geen grote verschillen tussen de gemiddelde leeftijd van voertuigen van de verschillende lidstaten die in internationaal vervoer worden gebruikt.



Afbeelding 12: Leeftijd van zware vrachtvoertuigen die in 2012 door EU27-vervoerders zijn gebruikt (aandeel van totale voertuig-km in %). Bron: Eurostat, DG Mobiliteit en vervoer.

Naast de vaststelling van Europese emissienormen zullen de voertuigspecificaties verder worden geharmoniseerd door de vaststelling van geharmoniseerde Europese voorschriften voor typegoedkeuring voor zware vrachtvoertuigen en aanhangers, die in 2012 van kracht werden[52].

6.3. Verkeersveiligheid

De statistieken voor veiligheid, waaronder die voor zware vrachtvoertuigen (ZVV), worden steeds beter en er zijn geen nadelige gevolgen merkbaar na de vaststelling van nieuwe bepalingen inzake toegang tot de wegvervoersmarkt in 2009. Zoals in de tabel hieronder is te zien, is het aantal ongelukken met dodelijke afloop waarbij een zwaar vrachtvoertuig was betrokken in bijna alle betrokken lidstaten gedaald.

	2008			2009			2010			Verschil tussen 2010 en 2008 (ZVV)
	ZVV	Totaal	ZVV als % van totaal	ZVV	Totaal	ZVV als % van totaal	ZVV	Totaal	ZVV als % van totaal	
België	122	944	13%	117	944	12%	111	840	13%	-9,0%
Tsjechië	169	1076	16%	163	901	18%	175	802	22%	+3,6%

52 Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie van 12 december 2012 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad wat de typegoedkeuringsvoorschriften voor massa's en afmetingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan betreft en tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, PB L 353 van 21.12.2012, blz. 31.

Denemarken	62	406	15%	35	303	12%	36	255	14%	-41,9%
Duitsland	625	4477	14%	536	4152	13%	534	3648	15%	-14,6%
Ierland	44	280	16%	22	238	9%	13	212	6%	-70,4%
Griekenland	138	1553	9%	113	1456	8%	127	1258	10%	-8,0%
Spanje	452	3099	15%	353	2714	13%	333	2479	13%	-26,3%
Frankrijk	596	4275	14%	502	4273	12%	552	3992	14%	-7,4%
Italië	977	4725	21%	785	4237	19%	835	4090	20%	-14,5%
Luxemburg	2	35	6%	2	48	4%	9	32	28%	+350,0 %
Nederland	107	677	16%	95	644	15%				
Oostenrijk	107	679	16%	81	633	13%	97	552	18%	-9,3%
Polen	1155	5437	21%	952	4572	21%	947	3908	24%	-18,0%
Portugal	112	885	13%	120	840	14%	95	937	10%	-15,2%
Roemenië	292	3061	10%	252	2796	9%	191	2377	8%	-34,6%
Slovenië	7	214	3%	12	171	7%	7	138	5%	0,0%
Finland	106	344	31%	70	279	25%	92	272	34%	-13,2%
Zweden	72	397	18%	45	358	13%				
Verenigd Koninkrijk	380	2645	14%	287	2337	12%	282	1965	14%	-25,8%

Tabel 3: Ongelukken met dodelijke afloop waarbij een ZVV was betrokken per lidstaat (2008 - 2010). Bron: Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses, European Road Safety Observatory.[53]

De daling komt gedeeltelijk voort uit de daling in vrachtvervoervolumes tussen 2008 en 2010 (-7 %). Andere factoren waren waarschijnlijk echter ook van belang voor het geringere aantal ongelukken waarbij zware vrachtvoertuigen waren betrokken, zoals technische verbeteringen en betere handhaving van de verkeersregels. Vermeldenswaard in dat verband is het initiatief ter vaststelling van regels voor betere samenwerking op het gebied van handhaving van

[53] Sommige lidstaten dienden geen vergelijkbare gegevens in en worden derhalve niet weergegeven. Deze lidstaten zijn Bulgarije, Hongarije, Estland, Letland, Litouwen, Slowakije, Malta en Cyprus. Zweden en Nederland dienden geen gegevens in voor 2010.

verschillende verkeersovertredingen[54]. Na het verstrijken van de overzettingsperiode op 7 november 2013 kan het volle effect ervan de komende maanden worden verwacht.

Naar verwachting zal deze trend zich voortzetten, aangezien er momenteel verschillende voorstellen in het wetgevende proces lopen die, indien zij worden goedgekeurd, zullen bijdragen aan een beter onderhoud van bestaande voertuigen[55] en waardoor voertuigen op de markt zullen worden gebracht die veiliger zijn voor kwetsbare weggebruikers[56].

6.4. Belasting op brandstof

Energieproducten, met inbegrip van commerciële brandstof, zijn onderworpen aan bovengenoemde Richtlijn 2003/96/EG inzake de belasting op energieproducten en elektriciteit. In de richtlijn zijn onder andere minimumwaarden vastgesteld voor de accijnstarieven voor brandstof. De Commissie heeft op 13 april 2011 een voorstel goedgekeurd voor de herziening van deze richtlijn[57]. Dit voorstel zou het beleid voor energiebelasting op één lijn brengen en een beeld geven van het effect van brandstof en andere energieproducten op het milieu, en zo de wegvervoerders een nieuwe stimulans geven om schonere voertuigen te gebruiken.

7. CONCLUSIES

7.1. Marktsituatie

De belangrijkste ontwikkelingen die sinds de vaststelling van Verordening (EG) nr. 1072/2009 van invloed zijn op de wegvervoersmarkt, bestaan uit algemene trends zoals de economische crisis en de opeenvolgende uitbreidingen van de EU. Hoewel de sector tot 2011 de crisis langzaam te boven leek te komen, zijn de vervoersvolumes als gevolg van de ontwikkelingen in de rest van de economie sindsdien weer gedaald. Andere opvallende trends die voorafgaand aan de economische crisis al van invloed waren, blijven een belangrijke rol spelen in de wegvervoersector, zoals de groeiende rol van expediteurs en derde partijen die logistieke diensten verlenen bij het consolideren van ladingen en het onderhouden van contractuele betrekkingen met vervoerders.

De goedkeuring van het wegvervoerspakket van 2009 heeft bijgedragen aan gemeenschappelijke normen voor vervoerders en handhavers en aan criteria voor toegang tot het beroep en tot de internationale wegvervoersmarkt. Sommige bepalingen van Verordening

---

[54] Richtlijn 2011/82/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2011 ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen, PB L 288 van 5.11.2011, blz. 1.

[55] Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (COM(2012) 380 definitief).

[56] Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG 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 (COM(2013) 195 final).

[57] Voorstel voor een Richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (COM(2011) 169/3).

(EG) nr. 1072/2009 zijn echter moeilijk toe te passen, met name die met betrekking tot het oprichten van stabiele wegvervoersondernemingen en cabotage. Daarnaast steken de onderlinge verschillen tussen de nationale wetgevingen, waaraan de herschikking van 2009 een eind aan had moeten maken, weer de kop op, met negatieve gevolgen voor de interne markt voor wegvervoer.

Tot slot ligt er nog een aantal uitdagingen voor de sector in het verschiet. Om die aan te kunnen gaan, moet de efficiëntie worden verbeterd. Het gebrek aan chauffeurs wordt deels opgelost door de crisis, maar blijft een bron van zorg, in het bijzonder voor gespecialiseerde chauffeurs. Dit zal in de toekomst leiden tot nieuwe eisen en kwalificaties voor chauffeurs, ook binnen de vergrijzende beroepsbevolking. Daarnaast blijven de arbeidsomstandigheden in de wegvervoersector moeilijk, waar een hoge mate van zelfstandigheid nog altijd een kenmerk is van de contractuele betrekkingen. Gezien het slinkende aantal beschikbare chauffeurs moeten bedrijven het grote aantal lege ritten terugdringen, teneinde beter gebruik te kunnen maken van hun personeel. Een betere efficiëntie van de wegvervoersector zal bijdragen aan het concurrentievermogen van de economie van de EU als geheel.

7.2. Convergentie van marktindicatoren

Net als in andere delen van de economie hebben de lidstaten verschillende kostenstructuren in de wegvervoersector. Hoewel het onwaarschijnlijk is dat de kostenverschillen in hun geheel verdwijnen, is de kloof almaar kleiner geworden. Vervoerders die internationaal actief zijn, hebben te maken met kosten van tolwegen en brandstof, die voor alle weggebruikers gelden, ongeacht de lidstaat van inschrijving. Daarnaast heeft de deelname van chauffeurs in internationaal vervoer, waarin de salarissen van oudsher hoger zijn, geleid tot een stijging van de salarissen, vooral in de lidstaten die tussen 2004 en 2007 tot de EU zijn toegetreden. De geleidelijke convergentie van de kostenniveaus dwingt vervoerders tot concurrentie op het gebied van efficiëntie en de kwaliteit van de diensten, wat vervoergebruikers in de gehele Europese economie ten goede komt. Het is echter niet de bevoegdheid van de EU, noch het doel van de eengemaakte markt, om alle kosten gelijk te trekken.

Daarnaast leiden wetgevende ontwikkelingen tot verdere harmonisering van de kadervoorwaarden in de wegvervoersector. Dit omvat een stijgend gebruik van de systemen voor tarieven voor wegvervoer, aanvullende technische harmonisering, veiliger vrachtvoertuigen en meer samenwerking tussen de lidstaten bij het bestrijden van verkeersovertredingen. Door deze ontwikkelingen wordt het risico voor de verkeersveiligheid beperkt dat kan ontstaan door een hogere concurrentiedruk, met name wanneer de markt verder zou worden opengesteld.

Er is ruimte voor verdere harmonisering van de handhaving van de bepalingen inzake toegang tot de wegvervoermarkt, die tussen de lidstaten blijven verschillen. Vooral de bepalingen met betrekking tot cabotage in Verordening (EG) nr. 1072/2009 en duurzame en werkelijke vestiging in Verordening (EG) nr. 1071/2009 lijken niet eenduidig te worden toegepast. Dit belet vervoerders om in gelijke omstandigheden te opereren en veroorzaakt problemen voor de handhavingsautoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de regels. Door

zulke tekortkomingen aan te pakken, kunnen deze onwettige uitsluitingen, die een negatief effect hebben op de concurrentie en de werkomstandigheden, mede worden teruggedrongen.

7.3. Volgende stappen

Uit het bovenstaande valt op te maken dat een verdere hervorming te overwegen valt, om de bepalingen betreffende toegang tot de EU-wegvervoermarkt te verduidelijken. Een evenwichtige hervorming, met bepalingen die eenduidige toepassing van de regels inzake markttoegang waarborgen, zou duidelijkheid scheppen met betrekking tot de juridische bepalingen die door de lidstaten en de sector op verschillende wijze worden geïnterpreteerd en toegepast. Een duidelijker regelgeving zou de grondslag vormen voor een betere naleving en de mogelijkheden tot fraude beperken (zowel fiscaal als sociaal). Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor de coherentere handhaving die van een interne Europese vervoersruimte wordt verwacht. De geplande herziening van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 onder REFIT betekent een eerste stap in die richting.

Een geleidelijke herziening, op grond van passende handhavingsmaatregelen, van bepaalde beperkingen voor markttoegang die niet meer van deze tijd zijn maar nog steeds bestaan, lijkt aangewezen. De voorwaarden voor het uitvoeren van cabotagediensten beperken de markten die toegankelijk zijn voor vervoerders in de EU, aangezien binnenlandse markten goed zijn voor ongeveer twee derde van alle vrachtvervoer over de weg. Het geleidelijk wegnemen van deze beperkingen kan bijdragen tot een vermindering van de administratieve lasten die door de huidige ingewikkelde en onduidelijke regels worden veroorzaakt. Daarnaast kunnen vraag en aanbod in de vervoersector efficiënter op elkaar worden afgestemd. Uit onderzoek blijkt dat een versoepeling van de beperkingen voor cabotage kan bijdragen aan een economischere en efficiëntere wegvervoersector, aangezien dit kan leiden tot minder leeg vervoer, en een aandeel kan hebben in een efficiënter gebruik van brandstof en financiële middelen in de sector. Andere initiatieven zullen hier ook aan bijdragen, zoals de aangekondigde mededeling die een strategie bevat voor de vermindering van het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot van zware vrachtvoertuigen.

Opdat het economische aspect hand in hand zou gaan met het sociale, moeten maatregelen worden ontwikkeld waardoor het vak opnieuw aantrekkelijk wordt en de werkomgeving van de chauffeurs wordt verbeterd. Het gaat onder meer om maatregelen voor handhaving, controle en de bestrijding van fiscale en sociale fraude, alsook verbeterde opleidingsniveaus en vaardigheden. Dit komt de economie als geheel ten goede en maakt het vak aantrekkelijker. Indien de sector de beschikking krijgt over hoogopgeleide en beschikbare werknemers, helpt dit ook in de strijd tegen het dreigende chauffeurstekort. Daarnaast moet verder worden gewerkt aan een betere handhaving van de sociale voorwaarden in het Europese wegvervoer, met inbegrip van de bepalingen met betrekking tot rij- en rusttijden.

Wanneer de huidige en toekomstige instrumenten en maatregelen die in dit verslag zijn genoemd betrekking hebben op persoonsgegevens, moet dit gebeuren overeenkomstig

Richtlijn 95/46/EG inzake de bescherming van persoonsgegevens[58] en de nationale uitvoeringsbepalingen.

Zoals voorzitter Barroso in zijn Staat van de Unie van 11 september 2013 verklaarde: *"Onze eengemaakte markt voor goederen werkt goed en de economische voordelen daarvan zijn tastbaar. Diezelfde formule moeten wij ook op andere gebieden toepassen: mobiliteit, communicatie, energie, financiën en e-handel, om er een paar te noemen. Wij moeten de belemmeringen voor dynamische ondernemingen en personen wegnemen. Wij moeten de Europese verbindingen voltooien."*

[58] Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.