Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg

(COM(2017) 282 final — 2017/0113 (COD))

(2018/C 129/11)

Rapporteur: **Brian CURTIS**

Raadpleging	Europees Parlement, 15.6.2017
	Raad van de Europese Unie, 12.6.2017
Rechtsgrondslag	Artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	22.11.2017
Goedkeuring door de voltallige vergadering	6.12.2017
Zitting nr.	530
Stemuitslag	121/0/1
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. **Conclusies en aanbevelingen**

Conclusies

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met deze nieuwe maatregel om een aantal nog resterende belemmeringen voor een goed functionerende en eerlijke interne markt voor het Europese goederenvervoer uit de weg te ruimen. De wijzigingsrichtlijn, die een ondergrens van liberalisering garandeert, moet ervoor zorgen dat in heel Europa zo goed mogelijk gebruik kan worden gemaakt van wagenparken, vooral tijdens seizoensgebonden pieken. Het is een goede zaak dat regels die het gebruik van vrachtwagens voor eigen rekening beperken worden afgeschaft.

1.2. Het EESC blijft van mening dat bij vervoerswetgeving een verordening de voorkeur verdient boven een richtlijn, omdat er in het geval van richtlijnen qua interpretatie en striktheid van toepassing grotere verschillen mogelijk zijn tussen de lidstaten. Niettemin slaagt deze korte richtlijn in haar opzet en zou omzetting in een verordening in dit geval te veel van het goede zijn geweest.

Aanbevelingen

1.3. Om de toename van brievenbusmaatschappijen tegen te gaan zouden de voorgestelde maatregelen om Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 aan te scherpen en aldus oneerlijk opererende brievenbusmaatschappijen aan te pakken door alle lidstaten omarmd en uitgevoerd moeten worden. Dit laatste zou op de voet gevolgd moeten worden, en in het verslag over de effectiviteit van de wijzigingsrichtlijn zou erover gerapporteerd moeten worden.

1.4. Om exploitanten ervan te weerhouden misbruik te maken van het feit dat de voertuigregistratiebelasting niet in alle lidstaten even hoog is, zouden extra maatregelen moeten worden genomen als uit een analyse in de evaluatieperiode blijkt dat deze noodzakelijk zijn. Zo zou bijvoorbeeld kunnen worden besloten dat een exploitant tijdelijk niet meer dan een bepaald gedeelte van zijn wagenpark mag verplaatsen naar een partner in een andere lidstaat.

1.5. Hoewel er steeds effectievere opsporingsmethoden worden toegepast, blijft illegale cabotage een groot probleem in de vervoerssector. Opsporing ervan zou eventueel bemoeilijkt kunnen worden door de tenuitvoerlegging van maatregelen in deze richtlijn. Daarom zouden aanvullende eisen kunnen worden geformuleerd om een traceerbaar verband tussen onderneming en voertuig te waarborgen.

2. **Inleiding**

2.1. Deze wijzigingsrichtlijn maakt deel uit van het *Europa in beweging*-pakket, een breed scala van initiatieven om het verkeer veiliger te maken, naar slimme tolsystemen toe te werken, CO_2-emissies, luchtvervuiling en opstoppingen terug te dringen, administratieve rompslomp voor bedrijven te verminderen, illegale werkgelegenheid te bestrijden en te zorgen voor goede arbeidsomstandigheden en rusttijden voor werknemers.

2.2. De richtlijn is bedoeld om een aantal losse eindjes in de liberalisering van het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen op de interne markt af te hechten. Het — nog altijd bestaande — probleem dat er wat regels en regelingen betreft verschillen tussen de lidstaten zijn is voor het eerst aangepakt in 1984 ([1]). In 2006 is vervolgens door middel van een richtlijn tot homogenisering overgegaan ([2]). Maar ook na de omzetting van deze wijzigingsrichtlijn zal een groot aantal lidstaten een reeks beperkingen blijven toepassen.

2.3. Deze richtlijn speelt vooral in op de wens van exploitanten om hun wagenpark in de EU daarheen te kunnen verplaatsen waar er vraag naar is. Door restricties in de nationale wetgeving, bepaalde regelingen en operationele vereisten (niet-wetgevende maatregelen) is hun armslag wat dat betreft momenteel beperkt.

2.4. Exploitanten voeren aan dat er in de huidige situatie niet efficiënt gebruik kan worden gemaakt van Europese wagenparken. Vakbonden vrezen daarentegen dat de voorgestelde richtlijn de onmisbare link tussen een exploitant en zijn activa verder zal verzwakken en ertoe zal leiden dat de lidstaten minder goed in staat zullen zijn om toezicht te houden op de ware aard van de werkzaamheden van de op hun grondgebied geregistreerde exploitanten en daarbij de regels te handhaven. De lidstaten denken hier niet hetzelfde over; volgens een kleine minderheid zou de status quo gehandhaafd moeten blijven.

2.5. Verder zijn sommige lidstaten bang voor inkomstenderving als voertuigen in het ene land staan ingeschreven maar in het andere land worden ingezet. Zo varieert de belasting op vrachtwagens van 500 euro per voertuig in Letland tot bijna 5 000 EUR in Ierland ([3]).

2.6. In eerdere adviezen over vervoer ([4]) heeft het EESC gepleit voor de vervanging van de richtlijn door een verordening, zodat de lidstaten wat interpretatie en strengheid van toepassing betreft meer één lijn zullen trekken. Het EESC is in principe nog steeds dezelfde mening toegedaan, maar ziet ook in dat een volledige herschikking van de richtlijn veel te ver zou gaan. Een richtlijn geeft de lidstaten weliswaar meer armslag als het op omzetting en handhaving aankomt, maar tegelijkertijd is bij dit rechtsinstrument de kans groter dat de lidstaten er onderling tegenstrijdige of afwijkende interpretaties op blijven nahouden.

3. **Inhoud van de mededeling van de Commissie**

3.1. Aan dit richtlijnvoorstel, met wijzigingen ten opzichte van de richtlijn uit 2006, zijn uitgebreide studie, raadpleging en analyses door de Commissie voorafgegaan. Die richtlijn stond de lidstaten toe om het gebruik voor eigen rekening van gehuurde vrachtvoertuigen met een brutogewicht van meer dan zes ton te beperken. Het was volgens de richtlijn ook toegestaan het gebruik te beperken van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd.

3.2. Met de voorgestelde wijzigingen, die tot een sterkere interne markt zullen leiden, wordt het onmogelijk om het gebruik van gehuurde voertuigen voor eigen rekening te beperken. Bovendien wordt het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat toegestaan voor ten minste vier maanden, zodat ondernemingen tijdelijke en seizoensgebonden pieken in de vraag kunnen beantwoorden en/of defecte of beschadigde voertuigen kunnen vervangen. lidstaten met relatief soepele regelingen (zoals België, de Tsjechië, Estland en Zweden) zouden de mogelijkheid moeten hebben om die te handhaven.

3.3. Er is gekozen voor een periode van vier maanden om eventuele verstoringen in inkomsten te voorkomen, aangezien er aanmerkelijke verschillen tussen de lidstaten bestaan op het vlak van de belastingheffing op wegvoertuigen.

([1]) Richtlijn 84/647/EEG.
([2]) Richtlijn 90/398/EEG; Richtlijn 2006/1/EG.
([3]) Ex-postevaluatie van Richtlijn 2006/1/EG, eindverslag, januari 2016.
([4]) PB C 34 van 2.2.2017, blz. 176.

3.4. Het voorstel moet vervoerders in de hele EU gelijke toegang tot de markt voor gehuurde voertuigen opleveren en zorgen voor een eensluidend regelgevingskader, zodat zij efficiënter kunnen opereren. Ook de veiligheid en de luchtkwaliteit zouden erop vooruit kunnen gaan, aangezien gehuurde voertuigen doorgaans nieuwer zijn.

3.5. Binnen vijf jaar zal de Commissie over de uitvoering van deze wijzigingen een verslag uitbrengen, op basis waarvan eventueel tot aanvullende maatregelen kan worden besloten.

4. **Algemene opmerkingen**

4.1. Het EESC is ingenomen met de bedoeling van de wijzigingsrichtlijn, die weer een nieuwe stap is om een aantal resterende belemmeringen voor een goed functionerende en eerlijke interne markt voor het Europese goederenvervoer uit de weg te ruimen. De wijzigingsrichtlijn, die een ondergrens van liberalisering garandeert, moet ervoor zorgen dat in heel Europa zo goed mogelijk gebruik kan worden gemaakt van wagenparken, vooral tijdens seizoensgebonden pieken. Het is een goede zaak dat regels die het gebruik van vrachtwagens voor eigen rekening beperken worden afgeschaft.

4.2. Het EESC blijft van mening dat bij vervoerswetgeving een verordening de voorkeur verdient boven een richtlijn, omdat er in het geval van richtlijnen qua interpretatie en striktheid van toepassing grotere verschillen mogelijk zijn tussen de lidstaten. Niettemin slaagt deze korte richtlijn in haar opzet en zou omzetting in een verordening in dit geval te veel van het goede zijn geweest.

4.3. Het EESC is echter niet helemaal gerust op de gevolgen die deze richtlijn kan hebben. Deze vallen uiteen in twee categorieën. Ten eerste zou het aantal brievenbusmaatschappijen kunnen toenemen, ten tweede zou een exploitant ongemerkt illegale cabotageactiviteiten kunnen gaan verrichten. Op een en ander wordt hieronder nader ingegaan.

5. **Specifieke opmerkingen**

5.1. Alle verschillende commerciële voertuigen zijn kostbare activa en worden steeds vaker geleased. Voor zo efficiënt mogelijke vervoersoperaties moet het aantal beschikbare voertuigen zijn afgestemd op de vraag. Deze vraag verschilt niet alleen per seizoen, maar ook per regio, bijvoorbeeld onder invloed van de landbouwproductie en het toerisme. Om efficiënt en veilig te kunnen opereren, met goede arbeidsomstandigheden voor bestuurders, moeten exploitanten dan ook kunnen beschikken over activa en specifieke ondersteunende infrastructuur in het land waar zij actief zijn.

5.2. Brievenbusmaatschappijen zijn gevestigd in een EU-land waar zij geen (of vrijwel geen) economische activiteiten ontplooien, omdat de belastingen, lonen en dergelijke daar lager zijn. Zij beschikken daar niet of nauwelijks over enige ondersteunende infrastructuur, trekken er de concurrentie scheef en buiten soms ook hun werknemers uit.

5.3. In het mobiliteitspakket wordt het probleem van deze maatschappijen onderkend, en er zijn maatregelen geformuleerd om het op te lossen ([5]). De wijzigingsrichtlijn is weliswaar niet direct bedoeld om brievenbusmaatschappijen aan te pakken, maar zij zou wel tot gevolg kunnen hebben dat deze in aantal toenemen en gemakkelijker opereren. Daarom zouden de voorgestelde maatregelen om Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 aan te scherpen en aldus oneerlijk opererende brievenbusmaatschappijen aan te pakken door alle lidstaten omarmd en uitgevoerd moeten worden. Dit laatste zou op de voet gevolgd moeten worden, en in het verslag over de effectiviteit van de wijzigingsrichtlijn zou erover gerapporteerd moeten worden.

5.4. De maatregelen zouden echter geen betrekking hebben op exploitanten die misbruik maken van het feit dat de voertuigregistratiebelasting in sommige lidstaten lager is dan elders. Als exploitanten in een andere lidstaat vier maanden actief mogen zijn, zouden zij hun voertuigen steeds van het ene land naar het andere land kunnen verplaatsen.

5.5. Die zorgen lijken wel enige theoretische grond te hebben, ook al zou het voor exploitanten uit logistiek oogpunt geen sinecure zijn om iets dergelijks op touw te zetten. In de evaluatieperiode zal blijken of misbruik wordt gemaakt van deze mogelijke maas in de wetgeving. In dat geval zou de „vier maanden”-regel met andere maatregelen moeten worden aangevuld. Zo zou kunnen worden besloten dat een exploitant niet meer dan een bepaald gedeelte van zijn wagenpark mag verplaatsen naar een partner in een andere lidstaat.

([5]) COM(2017) 281 final houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector.

5.6. Het baart het EESC ook zorgen dat illegale cabotage gemakkelijker zou kunnen worden. Cabotage is het vervoer van goederen voor rekening van derden in de ene lidstaat met een voertuig van een niet-ingezeten vervoerder dat in een andere lidstaat staat ingeschreven. (Een vrachtwagenexploitant met een standaard internationale vergunning mag binnen de EU in een gastlidstaat in zeven dagen niet meer dan drie cabotageritten verrichten. Deze ritten moeten aansluiten op een rit waarbij goederen zijn vervoerd van een andere lidstaat naar de gastlidstaat.) Op een interne markt waar de concurrentie zonder problemen functioneert, zouden beperkende regels uiteraard overbodig zijn, maar dat blijft vooralsnog een ideaal. Met het opheffen van de restricties voor het gebruik van huurvoertuigen zou een vervoerder veel gemakkelijker permanente cabotage kunnen verrichten (illegale cabotage), namelijk door eenvoudigweg voertuigen te huren die zijn geregistreerd in de lidstaat waar hij deze activiteit wil ontplooien.

5.7. Om dit te voorkomen zouden in de richtlijn een aantal eisen in kunnen worden opgenomen die waarborgen dat er altijd een traceerbaar verband is tussen onderneming en voertuig. Hierbij moet worden gedacht aan het volgende:

— verplichte inschrijving in de nationale elektronische registers van de kentekenplaten van alle door een vervoerder gebruikte voertuigen;

— directe toegang tot deze registers voor weginspecteurs bij weg- en bedrijfscontroles;

— opname van inbreuken in verband met de richtlijn inzake huurvoertuigen in de lijst van categorieën van „inbreuken die tot verlies van de betrouwbaarheidsstatus” leiden.

Brussel, 6 december 2017.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Georges DASSIS