



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 21 december 2021
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0113(COD)**

13531/1/21
REV 1 ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415
PARLNAT 237

MOTIVERING VAN DE RAAD

Betreft: Standpunt van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van 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

- Motivering van de Raad
- Vastgesteld door de Raad op 20 december 2021

I. INLEIDING

1. De Europese Commissie heeft het bovengenoemde voorstel op 1 juni 2017 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad. Het voorstel is onderdeel van het eerste mobiliteitspakket.
2. Met het voorstel wordt Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg¹ gewijzigd, en wordt de markttoegang uitgebreid tot gehuurde vrachtvoertuigen en worden de regels versimpeld.
3. Het Europees Parlement heeft tijdens zijn 8e zittingsperiode de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als bevoegde commissie. De Commissie TRAN wees mevrouw Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) aan als rapporteur en stemde op 24 mei 2018 over haar verslag. Het Europees Parlement stelde op 15 januari 2019 zijn standpunt in eerste lezing vast, met daarin 15 amendementen².
4. Tijdens de 9e zittingsperiode heeft de Commissie TRAN de rapporteur bevestigd en, op 24 september 2019, heeft de Commissie TRAN besloten informele politieke dialoog aan te gaan, op basis van het standpunt in eerste lezing.
5. In de Raad is de Groep landtransport haar werkzaamheden gestart op 1 juni 2017. Op 13 juni 2017 besprak de groep de effectbeoordeling. De delegaties waren het ermee eens dat het voorstel een positief effect zou hebben op de marktpenetratie van gehuurde voertuigen, maar meerdere delegaties vonden dat mogelijke negatieve gevolgen bijkomende analyse vergden. Deze punten van zorg betroffen de mogelijke uitholling van de belastinggrondslag en de controleerbaarheid in verband met de overblijvende beperkingen op het gebruik van gehuurde voertuigen en in verband met cabotage. Sommige delegaties waren niet overtuigd van het argument dat een efficiëntere markt voor gehuurde voertuigen al met al een positieve invloed op het milieu zou hebben.
6. De Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) heeft het voorstel voor het eerst besproken op 5 december 2017, op basis van een voortgangsverslag³.

¹ PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82.

² Zie ST 5386/19.

³ Zie ST 14841/17.

7. Na verdere besprekingen op verschillende niveaus tussen 2018 en 2021, heeft de Raad op 3 juni 2021 een algemene oriëntatie vastgesteld⁴.
8. Tussen juli en oktober 2021 hebben het Europees Parlement, de Raad en, als bemiddelaar, de Commissie onderhandelingen gevoerd om tot een akkoord over het voorstel te komen. Op 26 oktober 2021 bereikten de onderhandelaars een voorlopig akkoord over een compromistekst⁵, die vervolgens op 12 november 2021 werd besproken en onderschreven door het Comité van permanente vertegenwoordigers.
9. De Raad heeft bij zijn werkzaamheden rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 6 december 2017 en van het Comité van de Regio's van 1 februari 2018.
10. Gezien het voorlopig akkoord tussen de twee wetgevers heeft de Raad, nadat het voorstel door de juristen-vertalers was bijgewerkt, op 20 december 2021 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.

II. DOELSTELLING

11. Bij Richtlijn 2006/1/EG worden eerdere regels gecodificeerd en wordt een minimumniveau van marktopenstelling vastgesteld voor het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor goederenvervoer over de weg tussen lidstaten, zowel voor op hun grondgebied als voor in een andere lidstaat gevestigde ondernemingen. De richtlijn, echter:
 - biedt een lidstaat de mogelijkheid om het gebruik van gehuurde voertuigen door op zijn grondgebied gevestigde ondernemingen te beperken tot in de lidstaat ingeschreven voertuigen, en maakt het tevens mogelijk het gebruik van gehuurde voertuigen met een toelaatbare maximummassa van meer dan zes ton te verbieden voor vervoer voor eigen rekening;
 - heeft, ten aanzien van in andere lidstaten gevestigde ondernemingen, enkel betrekking op de huur van in diezelfde lidstaat ingeschreven voertuigen voor verkeer tussen lidstaten.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. De voornaamste reden voor de Commissie om Richtlijn 2006/1/EG te wijzigen is dat zij de bestaande beperkingen wil wegnemen en een uniform regelgevingskader wil vaststellen om vervoerondernemers overal in de EU gelijke toegang te bieden tot de markt voor gehuurde voertuigen.

III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

A. Algemeen

13. Op basis van het Commissievoorstel hebben het Europees Parlement en de Raad onderhandeld opdat een akkoord kan worden bereikt op het moment dat de Raad zijn standpunt in eerste lezing bepaalt. De tekst van het ontwerpstandpunt van de Raad stemt volledig overeen met het compromis tussen de twee wetgevers.
14. Het standpunt van het Parlement in eerste lezing kwam overeen met het meerderheidsstandpunt dat naar voren kwam tijdens de besprekingen van de Raad op dat moment, namelijk dat nog meer wetgevende inspanningen nodig waren om de bepalingen inzake toezicht aan te scherpen, en er waarborgen moesten worden ingesteld om te voorkomen dat liberalisering van de markt voornamelijk wordt gebruikt om nationale belastingen op voertuigen te ontwijken. In de algemene oriëntatie van de Raad, die meer dan twee jaar na het standpunt van het Parlement in eerste lezing werd vastgesteld, werd deze tweeledige analyse gedeeld en werd, met betrekking tot de bepalingen inzake toezicht, ook rekening gehouden met de afronding van andere wetgevingsinitiatieven van het eerste mobiliteitspakket die betrekking hebben op marktopenstelling.
15. Hieronder volgen de belangrijkste elementen van het compromis dat wordt belichaamd in het standpunt van de Raad in eerste lezing.

a) Onderscheid tussen toegang van buitenlandse ondernemingen tot de markt voor gehuurde voertuigen en toegang van binnenlandse ondernemingen

16. Met de huidige richtlijn en het voorstel van de Commissie hebben ondernemingen die in de regulerende lidstaat zijn gevestigd (artikel 3) en ondernemingen die in een andere lidstaat dan de regulerende lidstaat zijn gevestigd (artikel 2) dezelfde rechten inzake het huren van voertuigen). Echter, zowel het Parlement (amendementen 3, 4 en 9) als de Raad pleiten voor een onderscheid tussen die gevallen. Indien de onderneming is gevestigd in een andere lidstaat en het gehuurde voertuig correct in een lidstaat is ingeschreven, mag de markttoegang niet worden beperkt door een lidstaat waar de onderneming niet is gevestigd. Dit moet ook het uitgangspunt zijn voor ondernemingen die wel in dezelfde lidstaat zijn gevestigd. Met betrekking tot het gebruik van voertuigen die ingeschreven zijn in een andere lidstaat, moet de lidstaat waar de onderneming is gevestigd echter over bepaalde beschermingsmaatregelen beschikken die beperkingen mogelijk maken.

b) Mogelijkheden om de toegang tot gehuurde voertuigen te beperken voor in de lidstaat gevestigde ondernemingen

17. Gezien dit akkoord over een onderscheid tussen beide gevallen, spitsten de onderhandelingen zich toe op de omvang van de beschermingsmaatregelen voor het beperken van toegang tot gehuurde voertuigen om fiscale verstoringen te voorkomen (amendementen 4 en 11 van het Parlement; artikel 3, lid 2, van de gewijzigde richtlijn in de algemene oriëntatie van de Raad).
18. De instellingen zijn nader tot elkaar gekomen en hebben een compromis bereikt over de mogelijkheid om de duur van huurovereenkomsten voor voertuigen die in een andere lidstaat zijn ingeschreven, te beperken. In het compromis wordt gewaarborgd dat, indien een lidstaat maatregelen neemt, de huurovereenkomst altijd ten minste twee opeenvolgende maanden per kalenderjaar mag bestrijken. De lidstaten kunnen bepalen dat een huurovereenkomst niet langer dan 30 dagen mag duren, indien dit voortvloeit uit hun voorschriften inzake voertuigregistratie.
19. Wat betreft de mogelijkheid om het aantal in een andere lidstaat geregistreerde voertuigen te beperken ten opzichte van het binnenlandse wagenpark voor wegvervoer, waren beide instellingen voor een gegarandeerd minimumaantal van 25 %. In de overeengekomen tekst wordt het amendement van het Parlement aangevuld met technische details.

20. Ten slotte moest er overeenstemming worden bereikt over facultatieve beperkingen op het gebruik van gehuurde voertuigen voor vervoer voor eigen rekening (amendementen 28 en 34 van het Parlement; artikel 3, lid 2, punt c), van de gewijzigde richtlijn in de algemene oriëntatie van de Raad). In het standpunt van het Parlement was de beperking ruimer in die zin dat ze ook gold voor voertuigen die ingeschreven zijn in de lidstaat waar de onderneming is gevestigd. In het standpunt van de Raad werd dan weer geen onderscheid gemaakt op basis van het gewicht van het voertuig. De Commissie stond ervoor open om een waarborg in te bouwen, volgens dezelfde logica als de andere waarborgen, maar drong erop aan een regel die toestaat vervoer voor eigen rekening in het algemeen uit te sluiten, te schrappen. Uiteindelijk heeft het Parlement op dit punt ingestemd met het standpunt van de Raad.

c) Toezicht en controle

21. Aangezien de huidige regels geen enkele vrijheid bieden om een voertuig te huren dat niet is ingeschreven in de lidstaat waar de onderneming is gevestigd, was de kwestie van toezicht en controle op het gebruik van gehuurde voertuigen zeer belangrijk voor het compromis, met name gezien de bestaande marktbeperkingen voor cabotage⁶.
22. Het standpunt van het Parlement bevatte een strak toezichtskader (amendementen 5 en 12), dat met name wat betreft het gebruik van samenwerkingskanalen afweek van het standpunt van de Raad. In het compromis werd het samenwerkingsmechanisme, op een meer beschrijvende wijze dan in het standpunt van de Raad, afgestemd op de samenwerkingsregels in Verordening (EG) nr. 1071/2009, die in het eerste mobiliteitspakket zijn gemoderniseerd. Om onevenredige administratieve lasten te voorkomen, stemde het Parlement ermee in dat informatie over gehuurde voertuigen niet elke keer dat een voertuig wordt verhuurd, hoeft te worden doorgegeven, zolang deze informatie beschikbaar en toegankelijk is in de lidstaat die controles uitvoert tijdens wegcontroles (nieuwe artikelen 3 bis en 5 ter).

⁶ Zie artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1072/2009.

d) Omzetting en beleidsevaluatie

23. De uiterste datum van omzetting in het compromis (artikel 2 van de wijzigingsrichtlijn) valt rond het moment dat de nieuwe toezichtsbepalingen in het eerste mobiliteitspakket worden uitgevoerd, naar verwachting in augustus 2023.
24. De bepaling inzake de verplichting van de Commissie om verslag uit te brengen over de uitvoering en de effecten van de richtlijn (amendementen 7 en 13 van het Parlement, nieuw artikel 5 bis van de gewijzigde richtlijn) werd aangepast, waarbij een compromis werd gevonden tussen beide standpunten wat betreft het tijdschema en de verwachte onderwerpen van het verslag.

B. Overige elementen van het Raadsstandpunt

25. De Raad heeft de geherformuleerde amendementen van het Parlement (overwegingen 2 en 4, in de amendementen 1 en 6 van het Parlement) aanvaard. Voorts heeft de Raad de volgende elementen aan het Commissievoorstel toegevoegd (deze staan thans in de definitieve tekst van het standpunt van de Raad):
 - een overweging (overweging 8) en de daarmee samenhangende delen van artikel 3, lid 2, waarin wordt verwezen naar controlemiddelen voor het geval een lidstaat de duur van huurovereenkomsten die worden aangegaan door op zijn grondgebied gevestigde ondernemingen, heeft beperkt;
 - in lijn met andere recente EU-wetgeving⁷ moeten de lidstaten toestaan dat documenten die de bestuurder aan boord moet hebben, in elektronische vorm worden getoond (overweging 6 en artikel 2, lid 2, van de gewijzigde richtlijn).

⁷ Zie, bijvoorbeeld, artikel 8, lid 4 bis, van Verordening (EG) nr. 1072/2009 en artikel 5 van Verordening (EU) 2020/1056.

IV. CONCLUSIE

26. In het standpunt van de Raad worden de hoofddoelstellingen van het voorstel van de Europese Commissie gehandhaafd. Het standpunt weerspiegelt volledig het compromis dat tussen de Raad en het Europees Parlement, met de steun van de Europese Commissie, tijdens de informele onderhandelingen is bereikt.
 27. Dit compromis is in een brief van de voorzitter van de Commissie TRAN van het Europees Parlement d.d. 16 november 2021 aan het voorzitterschap bevestigd; het is vervolgens door de Raad (Milieu) op 20 december 2021 aangenomen als standpunt in eerste lezing.
-