



Brussel, 11 februari 2020
(OR. en)

Interinstitutionele dossiers:

2017/0121(COD)

2017/0122(COD)

2017/0123(COD)

5424/20

ADD 4

TRANS 25

SOC 29

EMPL 21

MI 11

COMPET 13

CODEC 37

NOTA I/A-PUNT

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel)/de Raad

nr. Comdoc.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Betreft: Mobiliteitspakket I:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector

– Politiek akkoord

Verklaringen van de Commissie en de lidstaten.

Verklaring van de Commissie

De Commissie neemt akte van het voorlopige akkoord dat de Raad en het Europees Parlement tijdens de 4de dialoog van 11 en 12 december 2019 hebben bereikt over de sociale en markt-aspecten van het 1ste mobiliteitspakket.

Zij betreurt dat een aantal elementen in het politieke akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement niet in overeenstemming zijn met de ambities van de Europese Green Deal en de door de Europese Raad bekrachtigde doelstelling om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken. Het gaat om de verplichting om een voertuig om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging en de beperkingen op gecombineerd vervoer. Die maatregelen waren niet opgenomen in de voorstellen die de Commissie op 31 mei 2017 heeft aangenomen en zijn evenmin onderworpen aan een effectbeoordeling. De verplichte terugkeer van vrachtwagens zal de efficiëntie van het vervoerssysteem schaden en de emissies, verontreiniging en congestie onnodig doen stijgen. De beperkingen op het gecombineerd vervoer bemoeilijken een efficiënte bijdrage aan het multimodaal goederenvervoer.

De sociale verbeteringen in dit voorstel zijn daarentegen aanzienlijk. De Commissie zal nu de gevolgen van deze twee aspecten voor het klimaat, het milieu en de interne markt zorgvuldig analyseren. Zij zal die analyse maken in het licht van de Green Deal en de maatregelen om het vervoer koolstofvrij te maken en het milieu te beschermen. Voorts zal zij nagaan of de goede werking van de eengemaakte markt gewaarborgd blijft.

Na een effectbeoordeling zal de Commissie zo nodig haar recht uitoefenen om vóór de inwerkingtreding van die twee clausules een doelgericht wetgevingsvoorstel in te dienen.

Verklaring van Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië spreken hun diepe bezorgdheid uit over het feit dat het voorlopige akkoord over mobiliteitspakket I in tegenspraak is met de fundamentele vrijheid om diensten te verlenen op de interne markt, met het beginsel van het vrije verkeer van werknemers, en met de belangrijkste beleidsmaatregelen en doelstellingen van de EU op het gebied van het klimaat.

Met name de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging is in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet.

Een dergelijke verplichting zal, indien zij wordt goedgekeurd, resulteren in een sterke toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en derhalve in een aanzienlijke toename van de CO₂-uitstoot door de vervoerssector. Deze sector is al goed voor ongeveer een kwart van de broeikasgasemissies in de EU.

Ondanks onze inspanningen om deze punten onder de aandacht te brengen en ongeacht wetenschappelijke gegevens uit studies over de gevolgen van een dergelijke verplichting voor de toename van het aantal lege ritten en CO₂-emissies, wordt het verwachte effect van deze bepaling niet in overweging genomen en worden rationele argumenten afgewezen. Hoewel de agenda voor betere regelgeving voor al deze maatregelen een effectbeoordeling op EU-niveau vereist, is een dergelijke beoordeling nog niet gepresenteerd.

Het doen terugkeren van voertuigen naar de lidstaat van vestiging is slechts één voorbeeld van te restrictieve en discriminerende maatregelen in het kader van mobiliteitspakket I. Wat de cabotagebeperkingen in de vorm van een buitensporige wachtperiode betreft, gelden dezelfde bezorgdheden. Deze wachtperiode komt neer op een protectionistische maatregel, die eerder negatieve gevolgen zal hebben voor de interne markt. De verplichting voor een vrachtwagen om terug te keren en de beperkingen die worden opgelegd aan cabotageactiviteiten zullen, volgens schattingen van gerenommeerde onderzoeksinstellingen, miljoenen tonnen extra CO₂-emissies per jaar genereren.

Een ander belangrijk punt van zorg is dat de verplichte terugkeer van het voertuig lidstaten zal benadelen die vanwege hun geografische ligging aanzienlijke moeilijkheden zullen ondervinden bij het verlenen van vervoersdiensten per vrachtwagen op de interne markt, aangezien hun voertuigen veel grotere afstanden zullen moeten afleggen en significante natuurlijke barrières zullen moeten overwinnen, vooral wat eilanden betreft.

Oneerlijke concurrentie van exploitanten uit derde landen is ook een factor waarmee niet terdege rekening is gehouden. Dit is des te meer zorgwekkend omdat de oplossing hiervoor niet alleen langdurige gevolgen zal hebben voor de vervoerssector, maar ook voor de economie van de EU als geheel.

De vervoerssector verdient een billijk en solide EU-rechtskader, dat de ontwikkeling ervan verder zal stimuleren, met inachtneming van realistische en afdwingbare regels. In plaats van evenwichtige bepalingen en een echt compromis legt het voorlopige akkoord restrictieve, onevenredige en protectionistische maatregelen op.

Mobiliteitspakket I is een cruciaal dossier voor de Europese interne markt en voor de wegvervoersector. Vandaag moeten we er meer dan ooit zorgen voor dat de interne markt en de economieën van alle lidstaten in de EU soepel functioneren, in overeenstemming met ander EU-beleid.

Verklaring van België

België heeft nota genomen van de resultaten van het voorlopige akkoord dat op 11 december is bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de sociale- en marktpijler van mobiliteitspakket I.

België is ingenomen met de substantiële verbetering van de arbeidsomstandigheden van vrachtwagenbestuurders, met name door de wekelijkse rusttijd in de cabine te verbieden, en door de detachering bij cabotageactiviteiten toe te passen. In de toekomst moet een beter gelijk speelveld worden bereikt door lichte bedrijfsvoertuigen in het toepassingsgebied van het volledige mobiliteitspakket te integreren, vrachtwagens om de acht weken naar hun basis te laten terugkeren, en het ambitieuze tijdschema invoeren voor de uitrol van nieuwe slimme tachografen waarmee de bestaande en nieuwe regels beter kunnen worden gehandhaafd.

Daarom is België van mening dat het incoherent is de toegang tot de markt verder te beperken door een wachtperiode van vier dagen op te leggen voor cabotage, terwijl de Europese Unie tegelijkertijd zorgt voor opwaartse sociale convergentie.

Naar onze mening is de wachtperiode een handelsbelemmering die in strijd is met de geest van de interne markt en de efficiëntie van de logistieke keten, aangezien cabotage het mogelijk maakt lege ritten te vermijden.

Wij betreuren ook dat er een voorstel inzake detachering voor de lange termijn is opgenomen, dat niet in het voorstel van de Commissie noch in de akkoorden van de twee wetgevers stond, dat nog niet zorgvuldig is geëvalueerd.

Ondanks de positieve sociale elementen in het pakket zal België zich dan ook van stemming over het akkoord onthouden.

Verklaring van Estland

Estland staat volledig achter de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale- en marktpijler van mobiliteitspakket I¹, die de weg moesten bereiden naar duidelijke regels voor het wegvervoer. Estland is van mening dat de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg in de Europese Unie conform moet zijn met de algemene beginselen van de interne markt, open voor concurrentie, efficiënt en milieuvriendelijk. Estland is van oordeel dat aanvullende eisen niet mogen leiden tot onredelijke administratieve lasten voor ondernemingen of overheidsinstanties noch in strijd mogen zijn met de doelstellingen van het klimaatbeleid van de Europese Unie.

Tijdens de onderhandelingen over het pakket heeft Estland een constructieve aanpak gevolgd door ernaar te streven voorstellen in aanmerking te nemen en te steunen die de arbeidsomstandigheden van bestuurders verbeteren, illegale marktpraktijken bestrijden en de negatieve gevolgen voor het milieu beperken. De onderhandelingen hebben echter geleid tot een akkoord die Estse vervoerders in een concurrentienadeel brengt, met name door een verplichting voor wegvervoersondernemingen in te voeren om de activiteiten van hun vloot zodanig te organiseren dat hun voertuigen binnen acht weken na hun vertrek uit de lidstaat van vestiging, naar die lidstaat terugkeren ("terugkeer-verplichting van het voertuig").

¹ Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de sector; COM(2017) 281; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>
Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen; COM(2017) 277; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>
Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector; COM(2017) 278; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Deze verplichting maakte geen deel uit van het oorspronkelijke pakket en ze was niet onderworpen aan een inhoudelijke effectbeoordeling, wat aanleiding geeft tot bezorgdheid over de naleving van het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven².

In de tweede plaats beperkt de terugkeerverplichting van voertuigen naar de lidstaat van vestiging het geografische gebied van de activiteiten voor wegvervoersondernemingen van die lidstaat, en beantwoordt deze verplichting dus niet aan het doel van mobiliteitspakket I, namelijk zorgen voor een gelijk speelveld.

In de derde plaats is Estland van mening dat, aangezien de verplichting het aantal lege ritten en extra CO₂-emissies verhoogt, deze eis in tegenspraak is met de klimaatdoelstellingen van de EU en met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en dus niet in overeenstemming is met de conclusies van de Europese Raad van 12 december 2019³.

Bovendien is Estland van mening dat deze eis onevenredig is, aangezien het akkoord reeds voorziet in maatregelen om het verschijnsel van zogenaamde "brievenbusondernemingen" te bestrijden. De terugkeerverplichting van het voertuig zou dergelijke praktijken kunnen stimuleren; bovendien moedigt zij wegvervoersondernemingen uit perifere lidstaten aan om zich elders te vestigen, wat leidt tot een daling van het aantal banen en van de belastinginkomsten.

Tot slot maakt Estland zich zorgen over de effecten van de maatregel op de verkeersveiligheid, aangezien die het verkeersvolume zou kunnen doen toenemen.

Bijgevolg, en nogmaals wijzend op zijn steun voor de doelstellingen van de oorspronkelijke voorstellen voor de sociale- en marktpijler van mobiliteitspakket I, betreurt Estland dat de terugkeerverplichting van het voertuig is opgenomen in het akkoord. In de hierboven beschreven context zal Estland tegen dit akkoord stemmen.

² Interinstitutioneel Akkoord tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie over beter wetgeven;

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Afdeling 1, punt 5: *Alle relevante wetgeving en beleidsmaatregelen van de EU moeten in overeenstemming zijn met en bijdragen tot de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, met inachtneming van een gelijk speelveld. /...*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/nl/pdf>