



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 1 april 2020
(OR. en)

7044/20
ADD 1

Interinstitutioneel dossier:
2017/0122(COD)

CODEC 221
TRANS 139
SOC 179

NOTA I-PUNT

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers
Betreft:	ONTWERPVERORDENING 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 (eerste lezing) - Besluit om de schriftelijke procedure te gebruiken voor de vaststelling van het standpunt van de Raad in eerste lezing en van de motivering van de Raad = Verklaringen

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 evenwichtiger 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 en 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 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 Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië

Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Roemenië maken er bezwaar tegen dat de clause inzake subsidiariteit en evenredigheid tijdens de technische herziening van de teksten door de juristen-vertalers automatisch is opgenomen in het goedgekeurde politiek akkoord over de drie rechtshandelingen van het mobiliteitspakket I.

Wij erkennen dat de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid van primair belang zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van de EU. De toevoeging van zulke clause in dit late stadium van het wetgevingsproces is echter geen goede praktijk vanuit algemeen oogpunt, en in het geval van het mobiliteitspakket I is het bijzonder moeilijk te aanvaarden vanwege de politieke gevoeligheid van het hele dossier en gezien de gevolgen die de voorgestelde bepalingen op lange termijn hebben voor de werking van de Europese wegvervoersector.

Helaas toont het ook aan dat de snelle procedure een negatief effect heeft gehad op de kwaliteit van de aangenomen wetgeving. Voorts wijzen wij erop dat er van enkele belangrijke bepalingen van het politiek akkoord geen effectbeoordeling is uitgevoerd. Dit is ook door de Commissie erkend in de verklaring die zij tijdens de vergadering van Coreper I van 20 december 2019 heeft ingediend en waarin zij bevestigde dat sommige maatregelen niet in de door haar op 31 mei 2017 ingediende voorstellen waren opgenomen en niet aan een effectbeoordeling zijn onderworpen.

Dat er geen grondige analyse is uitgevoerd, belemmert een degelijke evaluatie van de naleving van de evenredigheidsregel bij de maatregelen die in de drie wetgevingshandelingen van het mobiliteitspakket I zijn voorgesteld.

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 dat 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 ("terugkeerverplichting van het voertuig").

Deze verplichting maakte geen deel uit van het oorspronkelijke pakket. 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.

¹ Document 9668/17 - COM(2017) 281 final; doc. 9670/17 - COM(2017) 277 final; doc. 9671/17 - COM(2017) 278 final.

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/PDF/?uri=CELEX:32016Q0512\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016Q0512(01)&from=EN)

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. Het is niet in overeenstemming 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.

Verklaring van Hongarije

Hongarije wil nogmaals zijn diepe bezorgdheid uitspreken over de schadelijke, marktversturende en negatieve klimaateffecten van verschillende onderdelen van het eerste mobiliteitspakket en is erg ontevreden over het gebrek aan degelijke en uitgebreide effectbeoordelingen, dat indruist tegen de oorspronkelijke doelstellingen van het eerste mobiliteitspakket.

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>

Hongarije heeft zich altijd bereid getoond om fraude, misbruik en oneerlijke praktijken te bestrijden en de sociale omstandigheden van bestuurders in het wegvervoer aan te pakken. Bij het aanpakken van deze problemen moeten we versnippering en protectionisme vermijden, evenals het opleggen van buitensporige administratieve lasten voor de Europese vervoersondernemingen die eerlijk te werk gaan op de interne markt voor het wegvervoer. Voor ons is de instandhouding van de goede werking van onze interne markt niet onderhandelbaar, aangezien dit zal leiden tot meer banen en groter concurrentievermogen voor Europa in een tijd van toenemende wereldwijde economische spanningen.

Met dit pakket hadden we er dan ook voor moeten zorgen dat het toekomstige EU-rechtskader de mogelijkheid biedt om concurrentievoordelen ten volle te benutten en tegelijkertijd eerlijke concurrentie en een adequaat niveau van arbeidsomstandigheden voor bestuurders te waarborgen. In de definitieve overeenkomst wordt dit evenwicht echter niet gevonden en wordt slechts één aanpak bepleit, die is gebaseerd op nationale protectionistische en niet-afdwingbare regels in de sector.

Wij zijn er met name van overtuigd dat specifieke regels voor de detachering van bestuurders in de wegvervoersector ("lex specialis") een ongerechtvaardigde beperking van de fundamentele vrijheden vormen en daardoor het gelijke speelveld in de EU verstoren. Uit het definitieve akkoord blijkt dat wij terecht twijfels hadden bij het afsplitsen van de kwestie van het wegvervoer van de wijziging van de richtlijn betreffende de detachering van werknemers [Richtlijn (EU) 2018/957]. Zo was het geïntroduceerde gesplitste model voor de detachering van bestuurders niet in het Commissievoorstel opgenomen en is het daarom niet aan een effectbeoordeling onderworpen.

Ten tweede achten wij het ook zeer problematisch dat het volledige verbod op het nemen van wekelijkse rusttijden in de cabine geen rekening houdt met het tekort aan geschikte rustplaatsen in de EU met behoorlijke accommodatie voor bestuurders. Een dergelijk verbod zou derhalve neerkomen op een niet uitvoerbare EU-bepaling, wat de wettigheid ervan ter discussie stelt.

Ten derde, verwijzend naar onze klimaatdoelstellingen, is de verplichting om vrachtwagens ten minste om de acht weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging in strijd met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de EU, die de Europese Commissie op 11 december 2019 in de nieuwe Green Deal heeft uiteengezet. Indien een dergelijke maatregel wordt vastgesteld, zal dit leiden tot een toename van het aantal lege vrachtwagens op de Europese wegen en vervolgens tot een toename van de CO₂-uitstoot van de wegvervoersector.

Het risico dat er een oneerlijk concurrentievoordeel wordt geschapen voor exploitanten uit derde landen is ook een factor die in het definitieve akkoord niet naar behoren in aanmerking wordt genomen. Daarnaast brengt de verplichte vervanging van dure tachografen een concurrentievoordeel met zich mee voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, aangezien de datum van de installatie van slimme tachografen voor de voertuigen van AETR-ondernemingen onzeker is.

De modernisering van de Europese wegvervoersector, een cruciale bouwsteen van de Europese economie, is zowel vanuit sociaal als concurrentieoogpunt noodzakelijk. Dit doel kan niet worden bereikt zonder de volle aandacht te geven aan het in stand houden van de verwezenlijkingen en de werking van de interne markt, en zonder verantwoordelijk te handelen om te voldoen aan ambitieuze klimaatdoelstellingen.
