



Brussel, 20 mei 2019
(OR. en)

9447/19

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

**TRANS 349
CODEC 1113**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Het Comité van permanente vertegenwoordigers/Raad
nr. vorig doc.:	9140/19
Nr. Comdoc.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Betreft:	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 – Voortgangsverslag

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft haar voorstel tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg in mei 2017 ingediend. Het voorstel maakt deel uit van het eerste mobiliteitspakket en houdt verband met de voorgestelde herziening van de regelingen inzake toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en toegang tot de markt voor goederenvervoer over de weg (Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009).
2. 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 gevestigde ondernemingen als voor ondernemingen die in een andere lidstaat zijn gevestigd.

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 eveneens mogelijk om 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 tot de huur van in diezelfde lidstaat ingeschreven voertuigen voor verkeer tussen lidstaten.
3. De voornaamste reden van 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.

II. WERKZAAMHEDEN IN ANDERE INSTELLINGEN

4. De Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement heeft mevrouw Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) als rapporteur aangesteld. De Commissie TRAN heeft op 24 mei 2018 over het verslag gestemd, en het Europees Parlement heeft op 15 januari 2019 zijn akkoord in eerste lezing vastgesteld, met vijftien amendementen¹.
5. Het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Europees Comité van de Regio's hebben respectievelijk op 6 december 2017 en 1 februari 2018 advies uitgebracht.

III. BESPREKINGEN IN DE RAAD

6. De Commissie heeft haar voorstel – samen met de effectbeoordeling – op 1 en 21 juni 2017 aan de Groep landtransport gepresenteerd. De groep is op 7 juli, 11 oktober en 6 november 2017 onder het Estse voorzitterschap bijeengekomen, en op 26 februari, 20 maart en 24 april 2018 onder het Bulgaarse voorzitterschap, teneinde het voorstel grondig te analyseren en de compromissen van beide voorzitterschappen te bespreken. Een eerste poging om tijdens de zitting van de Raad TTE op 7 juni 2018 tot een algemene oriëntatie te komen, is niet succesvol gebleken.

¹ Zie document 5386/19.

7. De Groep landtransport heeft het voorstel onder het Roemeense voorzitterschap opnieuw gepresenteerd, met name op 14, 21 en 28 januari, 4 april, en 2 mei 2019, teneinde een compromis van het voorzitterschap te bespreken². Algemeen gezien erkenden de meeste delegaties dat er goede vooruitgang met het voorstel is geboekt, en sommige delegaties onderstreepten dat een stap in de richting van een algemene oriëntatie het mogelijk zou maken om dit dossier – zodra de onderhandelingen met het Europees Parlement van start gaan – samen met de gerelateerde dossiers van het eerste mobiliteitspakket te behandelen. Twee delegaties hielden vast aan hun ongewijzigde, negatieve beoordeling van het voorstel. De Commissie handhaafde een algemeen voorbehoud bij het resultaat van de onderhandelingen.
8. Hoewel veel delegaties nog steeds bezorgd waren over het effect van het voorstel op de inkomsten uit motorrijtuigenbelastingen, onderkenden de meeste lidstaten dat het compromis van het voorzitterschap lidstaten de mogelijkheid biedt om het risico grotendeels te beperken (artikel 1, lid 2, – ter vervanging van artikel 3 van de richtlijn – en overwegingen 3 en 4). Eén delegatie was van oordeel dat het invoeren van meer vrijheid voor het verkeer van gehuurde voertuigen zou kunnen leiden tot het ondermijnen van de nationale voertuigregistratie-regelingen, en een andere delegatie moest het voorstel nader bestuderen in het licht van recent aangenomen nationale wetgeving.
9. Wat betreft het grensoverschrijdend gebruik van gehuurde voertuigen door in een andere lidstaat gevestigde ondernemingen (artikel 1, lid 1, – houdende wijziging van artikel 2 van de richtlijn – en overweging 4 bis) konden de meeste delegaties de uitgebreide flexibiliteit aanvaarden. Vele delegaties onderstreepten het belang van doeltreffende controlemaatregelen in deze zaak, in het bijzonder om cabotageactiviteiten te monitoren. Hier leek het gebruik van het ERRU³-systeem (artikel 1, lid 2 bis, – dat een nieuw artikel 3 bis in de richtlijn voegt – en overwegingen 5 ter en 5 quater) voor de meeste lidstaten aanvaardbaar, hoewel sommige delegaties het systeem als te omslachtig en niet doeltreffend genoeg beschouwden. Meerdere delegaties wezen erop dat het ERRU-systeem vollediger zal worden geactualiseerd zodra de wijzigingen van Verordening 1071/2009 binnen mobiliteitspakket I vastgesteld zijn, en pleitten voor een gecoördineerd tijdschema van de respectieve actualiseringen.

² De laatste versie is vervat in document 9140/19.

³ European Registers of Road Transport Undertakings, een systeem dat de interconnectie van nationale elektronische registers, in overeenstemming met artikel 16, lid 5, en artikel 6, van Verordening 1071/2009, moet waarborgen.

10. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft het compromis op 15 mei 2019 besproken. Enerzijds betuigden vele delegaties hun steun voor het compromis, ondanks bepaalde resterende risico's, bijvoorbeeld wat betreft belastinginkomsten en controle van in andere staten verrichte wegvervoersactiviteiten. Anderzijds betwistte een aanzienlijk aantal delegaties of een algemene oriëntatie in juni 2019 reeds haalbaar is. Sommige delegaties maakten een negatief studievoorbehoud bij de reikwijdte van de evaluatieplicht van de Commissie inzake belastinginkomsten (artikel 1, lid 3 – nieuw artikel 5 bis van de richtlijn). Na de zitting besliste het voorzitterschap dat een voortgangsverslag het meest geschikte uitgangspunt voor bespreking in de Raad vormt.

IV. CONCLUSIES

11. Het voorzitterschap oordeelt dat de bedenkingen van de lidstaten dankzij de goede vooruitgang zijn afgenomen, en dat tegelijkertijd de kerndoelstellingen van de Commissie bewaard zijn gebleven.
- a) Om onbedoelde neveneffecten te voorkomen, moeten lidstaten de huur van in andere lidstaten ingeschreven voertuigen door hun eigen ondernemingen beperken tot 30 dagen per kalenderjaar en tot 25 % van het voertuigenpark. Deze korte minimumperiode zou ervoor moeten zorgen dat de nationale voertuigregistratieregelingen gewaarborgd worden en belastingerosie voorkomen wordt. De mogelijkheid om de huur van lichte bedrijfsvoertuigen voor vervoer voor eigen rekening te beperken, vormt een aanvullende waarborg. Teneinde een alomvattende monitoring van het effect op belastinginkomsten te waarborgen, zou het beoordelingsverslag van de Commissie in die zin kunnen worden uitgebreid.
 - b) Opdat het gebruik van gehuurde voertuigen door in een andere lidstaat gevestigde ondernemingen niet misbruikt wordt om markttoegangsregelingen te omzeilen, moeten voertuigen in het bezit zijn van de communautaire vergunning wanneer dat onder Verordening 1072/2009 vereist is, en zullen lidstaten via de EU-interface van nationale elektronische registers (ERRU) toegang hebben tot informatie over gehuurde voertuigen in het voertuigenpark van wegvervoerders. Aangezien het ERRU-systeem herzien zal worden in Verordening 1071/2009 (artikel 16)⁴, bevat het compromis een verplichting om informatie inzake het registratienummer van gehuurde voertuigen aan het nationaal register toe te voegen.

⁴ Zie de algemene oriëntatie over het voorstel betreffende Verordening 1071/2009, document 15084/18, blz. 16.

12. Het voorzitterschap wijst erop dat talrijke delegaties de nadruk hebben gelegd op het verband met de belangrijkste dossiers van het eerste mobiliteitspakket. Dit verband bestaat uit twee aspecten: een eerste, technisch aspect, wat betreft de noodzaak om informatie-uitwisseling tussen de lidstaten te verbeteren met het oog op betere monitoring en controle; en een tweede aspect betreffende het algemene politieke debat over markttoegang en restricties daartoe. Het Europees Parlement heeft een standpunt in eerste lezing over alle betrokken dossiers vastgesteld. De Raad heeft een algemene oriëntatie vastgesteld voor drie voorstellen van het eerste mobiliteitspakket,⁵ maar nog niet over het voorstel inzake gehuurde voertuigen. Het voorzitterschap wijst er eveneens op dat, hoewel de delegaties algemeen gezien het belang van dit verband erkennen, zij uiteenlopende standpunten hebben verwoord over het passende tijdschema om vooruitgang te boeken in dit dossier, hetzij samen met de andere dossiers, hetzij als een volgende stap.
13. In het licht van het bovenstaande wordt het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Raad verzocht kennis te nemen van de geboekte vooruitgang in dit dossier.
-

⁵ Zie document 15084/18.