



Brussel, 21 mei 2019  
(OR. en)

9447/1/19  
REV 1

---

---

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

---

---

**TRANS 349  
CODEC 1113**

## **VERSLAG**

---

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de 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 regels inzake toegang tot het beroep van wegvervoersondernemer 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 tevens 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 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.

## **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 amendementen.<sup>1</sup>
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 tot een algemene oriëntatie te komen, tijdens de zitting van de Raad TTE van 7 juni 2018, is niet succesvol gebleken.

---

<sup>1</sup> Zie document 5386/19.

7. De Groep landtransport heeft het voorstel onder het Roemeense voorzitterschap opnieuw besproken, met name op 14, 21 en 28 januari, 4 april, en 2 mei 2019, teneinde een compromis van het voorzitterschap te bespreken; de laatste versie is bijgevoegd. Algemeen gezien erkenden de meeste delegaties dat er goede vooruitgang met het voorstel is geboekt, en sommige delegaties onderstreepten dat goedkeuring van de 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 voertuigregistratieregels, 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 4a) konden de meeste delegaties de uitgebreide flexibiliteit aanvaarden. Vele delegaties onderstreepten het belang van doeltreffende controlemaatregelen in dit geval, in het bijzonder om cabotageactiviteiten te monitoren. Hier leek het gebruik van het ERRU-systeem<sup>2</sup> (artikel 1, lid 2 bis — dat een nieuw artikel 3 bis in de richtlijn voegt – ; overwegingen 5b en 5c), voor de meeste delegaties aanvaardbaar, hoewel sommige delegaties dit systeem te belastend of niet doeltreffend genoeg vonden. Meerdere delegaties wezen erop dat het ERRU-systeem systematischer zal worden geactualiseerd zodra de wijzigingen van Verordening 1071/2009 binnen mobiliteitspakket I zijn vastgesteld, en pleitten voor een gecoördineerd tijdschema van de respectieve actualiseringen.

---

<sup>2</sup> European Registers of Road Transport Undertakings, een systeem dat de interconnectie van nationale elektronische registers, in overeenstemming met artikel 16, leden 5 en 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 betwiftelde 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 vergadering 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, kunnen lidstaten de huur van in andere lidstaten ingeschreven voertuigen door hun eigen ondernemingen beperken tot 30 dagen per kalenderjaar en/of tot 25 % van het voertuigenpark. Deze korte minimumperiode zou ervoor moeten zorgen dat de nationale voertuigregistratieregels 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) Om te zorgen dat het gebruik van gehuurde voertuigen door in een andere lidstaat gevestigde ondernemingen niet misbruikt wordt om markttoegangsregels te omzeilen, moeten voertuigen in het bezit zijn van het voor eensluidend gewaarmerkte afschrift van de communautaire vergunning wanneer dat op grond van Verordening 1072/2009 vereist is. Daarnaast zullen lidstaten via de EU-interface van nationale elektronische registers (ERRU) toegang hebben tot informatie over de registratienummers van gehuurde voertuigen. Aangezien het ERRU-systeem herzien zal worden in Verordening 1071/2009 (artikel 16)<sup>3</sup>, bevat het compromis een verplichting om informatie inzake de registratienummers van gehuurde voertuigen aan het nationaal register toe te voegen.

---

<sup>3</sup> 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 daarop. 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<sup>4</sup>, maar nog niet over het voorstel inzake gehuurde voertuigen. Het voorzitterschap wijst er ook 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.

---

---

<sup>4</sup> Zie document 15084/18.

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>5</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>6</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup> voorziet in een minimumniveau van marktopenstelling voor het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg.

---

<sup>5</sup> PB C van , blz. .

<sup>6</sup> PB C van , blz. .

<sup>7</sup> Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2006 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (gecodificeerde versie) (PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82).

- (2) Het gebruik van gehuurde voertuigen kan de kosten verlagen van ondernemingen die goederen voor eigen rekening of voor rekening van derden vervoeren en tegelijk hun operationele flexibiliteit verhogen. De richtlijn kan daardoor bijdragen tot een stijging van de productiviteit en de concurrentiekracht van de betrokken ondernemingen. Aangezien gehuurde voertuigen doorgaans jonger zijn dan het gemiddelde wagenpark, zijn ze bovendien veiliger en minder vervuילend.
- (3) Door Richtlijn 2006/1/EG kunnen ondernemingen niet ten volle profiteren van de voordelen van het gebruik van gehuurde voertuigen. De richtlijn staat de lidstaten toe het gebruik voor eigen rekening te beperken van gehuurde voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan zes ton door op hun respectieve grondgebied gevestigde ondernemingen. Bovendien hoeven de lidstaten het gebruik van een gehuurd voertuig op hun respectieve grondgebied niet toe te staan als het voertuig is ingeschreven of overeenkomstig de wetgeving in het verkeer is gebracht in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt, is gevestigd.
- (4) Opdat ondernemingen meer kunnen profiteren van de voordelen van het gebruik van gehuurde voertuigen, moeten ze voertuigen kunnen gebruiken die zijn gehuurd in om het even welke lidstaat en niet alleen in de lidstaat waar ze zijn gevestigd. Zo zou het voor hen gemakkelijker worden om met name seizoensgebonden, tijdelijke of kortdurende pieken in de vraag op te vangen of defecte of beschadigde voertuigen te vervangen.
- (4a) De lidstaten mogen het gebruik op hun respectieve grondgebied van een voertuig dat is gehuurd door een onderneming die is gevestigd op het grondgebied van een andere lidstaat niet beperken, op voorwaarde dat het voertuig is ingeschreven of in het verkeer is gebracht overeenkomstig de wetgeving van een andere lidstaat en, indien het een voertuig betreft waarvoor een gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1072/2009 vereist is, door de lidstaat van vestiging van de onderneming is goedgekeurd voor gebruik op grond van dat gewaarmerkt afschrift.

- (5) Het belastingniveau voor het wegvervoer verschilt in de Unie nog altijd aanzienlijk. Om fiscale verstoringen te vermijden, blijven bepaalde beperkingen bijgevolg gerechtvaardigd, ook al hebben ze onrechtstreeks gevolgen voor de vrije verstrekking van verhuurdiensten voor voertuigen. Bijgevolg moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om de periode te beperken gedurende welke een op hun respectieve grondgebied gevestigde onderneming een gehuurd voertuig mag gebruiken dat in een andere lidstaat is ingeschreven of in het verkeer is gebracht. Het moet de lidstaten voorts worden toegestaan het aantal dergelijke voertuigen dat door een op hun grondgebied gevestigde onderneming wordt gehuurd, te beperken.
- (5a) Teneinde de handhaving te verbeteren van de beperking van het gebruik van een gehuurd voertuig dat is ingeschreven of in het verkeer is gebracht overeenkomstig de wetgeving van een andere lidstaat dan de lidstaat waarin de onderneming die het voertuig huurt, is gevestigd, moet een lidstaat kunnen voorschrijven dat de huurovereenkomst niet langer mag duren dan de periode gedurende welke het betrokken voertuig mag worden gebruikt. Voorts mag de geldigheidsduur van het gewaarmerkt afschrift van de communautaire vergunning overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1072/2009 worden beperkt tot de duur van de huurovereenkomst. Daarnaast mag het registratienummer van het gehuurde voertuig vermeld worden op deze gewaarmerkte afschriften.
- (5b) Het verkeer van gehuurde voertuigen mag geen belemmering vormen voor het toezicht en de controle op de wettigheid van activiteiten door ondernemers in andere lidstaten dan de lidstaat van vestiging. Op grond van Verordening (EG) nr. 1071/2009 moeten ondernemers aan de autoriteiten van de lidstaat waarin zij gevestigd zijn het registratienummer doorgeven van elk motorvoertuig waarover zij beschikken, zodat die informatie in het nationale elektronische register kan worden opgenomen. Die verordening bevat regels omtrent de toegankelijkheid van gegevens die zijn opgenomen in de nationale elektronische registers van de autoriteiten van andere lidstaten; de nationale elektronische registers moeten het mogelijk maken om doelgericht te zoeken naar voertuigen met een ander registratienummer dan die van de lidstaat van vestiging.

- (5c) Opdat op uniforme wijze wordt voldaan aan de verplichting om in het nationale elektronische register informatie te verstrekken over het registratienummer van een gehuurd voertuig, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de minimumeisen voor de gegevens die in het nationale elektronische register moeten worden ingevoerd. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.<sup>8</sup>
- (6) Om het vervoer voor eigen rekening vlotter te laten verlopen, mag het de lidstaten niet langer zijn toegestaan de mogelijkheid om gehuurde voertuigen voor dergelijk vervoer te gebruiken, te beperken. Om mogelijke fiscale problemen te voorkomen, moeten de lidstaten echter vervoer voor eigen rekening van een voertuig met een toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten hoogste 3,5 ton kunnen beperken indien het buiten de lidstaat van vestiging van de onderneming die het voertuig gebruikt, is ingeschreven.
- (7) De Commissie moet toezien op de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn en daarover verslag uitbrengen. In het verslag moet bijzondere aandacht worden besteed aan de vraag of deze richtlijn heeft geresulteerd in het gebruik van oudere of bepaalde soorten voertuigen en zo een effect heeft gehad op de verkeersveiligheid, en of dit tot moeilijkheden heeft geleid op het gebied van handhaving, waaronder de handhaving van cabotageregels. Elke toekomstige actie op dit gebied moet op basis van dat verslag in overweging worden genomen.
- (8) Aangezien de doelstellingen van deze verordening niet voldoende door de lidstaten alleen kunnen worden verwezenlijkt maar, wegens de grensoverschrijdende aard van het wegvervoer en de kwesties die deze richtlijn moet behandelen, beter kunnen worden verwezenlijkt op het niveau van de Unie, mag de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is voor de verwezenlijking van die doelstellingen.
- (9) Richtlijn 2006/1/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

## *Artikel 1*

Richtlijn 2006/1/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) de aanhef wordt vervangen door:

"Elke lidstaat staat op zijn grondgebied het gebruik toe van voertuigen die zijn gehuurd door ondernemingen die zijn gevestigd op het grondgebied van een andere lidstaat, mits:";

ii) punt a) wordt vervangen door:

"a) het voertuig is ingeschreven of in het verkeer gebracht conform de wetgeving van een lidstaat en wordt gebruikt conform de bepalingen van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 in de lidstaat van vestiging van de onderneming die het voertuig gebruikt, indien van toepassing."

2) Artikel 3 wordt vervangen door:

## *"Artikel 3*

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat ondernemingen die op hun respectieve grondgebied gevestigd zijn, gehuurde voertuigen voor het vervoer van goederen over de weg kunnen gebruiken onder dezelfde voorwaarden die gelden voor voertuigen die hun eigendom zijn, mits aan de voorwaarden van artikel 2 is voldaan.
2. Wanneer het gehuurde voertuig overeenkomstig de wetgeving van een andere lidstaat is ingeschreven of in het verkeer is gebracht, kan de lidstaat waarin de onderneming is gevestigd:
  - a) de periode beperken gedurende welke het gehuurde voertuig op zijn grondgebied mag worden gebruikt, mits hij het gebruik van het gehuurde voertuig door dezelfde onderneming toestaat gedurende 30 opeenvolgende dagen per kalenderjaar; in dit geval kan worden voorgeschreven dat de geldigheidsduur van de huurovereenkomst de door de lidstaat vastgestelde periode niet mag overschrijden;

- b) het aantal gehuurde voertuigen beperken dat door een onderneming kan worden gebruikt, mits zij het gebruik van een minimumaantal voertuigen toestaat. Het minimumaantal bedraagt ten minste 25 % van het wagenpark dat op 31 december van het jaar voorafgaande aan het verzoek om toestemming voor het gebruik van het voertuig in het bezit was van de onderneming. Ingeval de onderneming een vloot van meer dan één en minder dan vier voertuigen bezit, wordt het gebruik van ten minste één gehuurd voertuig toegestaan;
- c) het gebruik van een dergelijk voertuig met een toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten hoogste 3,5 ton voor vervoer voor eigen rekening beperken."

2 bis) Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 3 bis*

De lidstaten nemen de nodige maatregelen opdat de informatie over het registratienummer van een gehuurd voertuig in het in artikel 16 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 bedoelde nationale elektronische register wordt ingevoerd.

De Commissie stelt middels uitvoeringshandelingen de minimumeisen vast voor de gegevens die in het nationale elektronische register moeten worden ingevoerd. De uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 5 ter, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld."

3) De volgende artikelen 5 bis en 5 ter worden ingevoegd:

*"Artikel 5 bis*

Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen waarop de omzettingstermijn van de richtlijn vijf jaar is verstreken] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn. Het verslag bevat onder meer informatie over het gebruik van voertuigen die zijn gehuurd in een andere lidstaat dan die waarin de onderneming die het voertuig huurt, is gevestigd. Het verslag gaat tevens in op de gevolgen voor de verkeersveiligheid [, belastinginkomsten] en de handhaving van de cabotageregels overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1072/2009. Op grond van dat verslag beoordeelt de Commissie of aanvullende maatregelen moeten worden voorgesteld.

### *Artikel 5 ter*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) nr. 165/2014 van 4 februari 2014 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing."

### *Artikel 2*

3. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [PB: gelieve de datum [24] maanden na de inwerkingtreding in te voegen] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

4. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mee die ze op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

### *Artikel 3*

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

### *Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

*De voorzitter*