

Vergaderjaar 2016–2017

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 juni 2017

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij acht fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Mededeling Europa in beweging (Kamerstuk 34 734, nr. 4)

Fiche: Aanpassing Verordening 1071 toegang tot het beroep en Verordening 1072 toegang tot de markt (Kamerstuk 34 734, nr. 5)

Fiche: Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer

Fiche: Wijziging Detacheringsrichtlijn en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector (Kamerstuk 34 734, nr. 7)

Fiche: Voorstel tot wijziging van Verordening (EG) 561/2006 inzake rij- en rusttijden en Verordening EU 165/2014 inzake digitale tachograaf (Kamerstuk 34 734, nr. 8)

Fiche: Wijziging Eurovignetrichtlijn (Kamerstuk 34 734, nr. 9)

Fiche: EETS richtlijn betreffende interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (Kamerstuk 34 734, nr. 10)

Fiche: Verordening monitoring en rapportering CO₂-emissies en brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 34 734, nr. 11)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
A.G. Koenders

Fiche: Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer

1. Algemene gegevens

- a) *Titel voorstel*
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.
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*
juni 2017
- c) *Nr. Commissiedocument*
COM(2017) 282 final
- d) *EUR-Lex*
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1497365565042&uri=CELEX:52017PC0282>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1497366095245&uri=CELEX:52017SC0197>
- f) *Behandelingstraject Raad*
Raad voor Transport, Telecom en Energie.
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- h) *Rechtsbasis*
Artikel 91 (1) van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*
Gewone wetgevingsprocedure.
- j) *Rol Europees Parlement*
Omdat de gewone wetgevingsprocedure van toepassing is, geldt medebeslissing door het Europees parlement.

2. Essentie voorstel

Het betreft een onderdeel van een reeks voorstellen voor de wegverkeerssector met het oog op de ondersteuning van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, beprijzen en connectiviteit, betere informatie voor de consument, de versterking van de interne markt en betere arbeidsomstandigheden in het goederenvervoer over de weg; aangevuld met maatregelen om de basis te leggen voor coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde mobiliteit.

a) Inhoud voorstel

Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg. De richtlijn heeft tot doel het zorgdragen voor een optimale toewijzing van middelen door het beperken van verspillend gebruik van productiefactoren (bv. kapitaal dat vastligt in onderbenutte voertuigen) en het verhogen van de flexibiliteit en productiviteit van de betrokken ondernemingen.

De richtlijn staat in zijn huidige vorm lidstaten toe om het gebruik door eigen vervoerders van gehuurde vrachtvoertuigen met een brutogewicht van meer dan zes ton te beperken. Ook is het toegestaan het gebruik te beperken van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd.

Bijvoorbeeld: Nederland staat op zijn grondgebied toe het gebruik van een voertuig dat is gehuurd bij een in Bulgarije gevestigde onderneming op voorwaarde dat het voertuig overeenkomstig de wetgeving van één van de lidstaten, is ingeschreven of in het verkeer gebracht.

De EC stelt dat door deze restricties de doeltreffendheid van de richtlijn beperkt is.

Daarom wordt voorgesteld om de beperking van het gebruik van gehuurde voertuigen door eigen vervoerders te schrappen. Daarnaast om het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat toe te staan voor ten minste vier maanden.

b) Impact assessment Commissie

Het initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies heeft uitgebracht. In het impact assessment is niet ingegaan op de consequenties voor individuele EU-landen en op de consequenties voor de handhaving. Voor een goede beoordeling van het voorstel is informatie hierover noodzakelijk.

3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Nederland volgt de huidige richtlijn waarin staat dat Nederland ondernemers uit ander lidstaat met een gehuurde vrachtwagen in desbetreffend lidstaat moet toestaan.

Bijvoorbeeld: Nederland staat op zijn grondgebied toe het gebruik van een voertuig dat is gehuurd bij een in Bulgarije gevestigde onderneming op voorwaarde dat het voertuig overeenkomstig de Bulgaarse wetgeving is ingeschreven of in het verkeer gebracht.

b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

Nederland staat in principe positief ten opzichte van het bevorderen van de interne markt en het verhogen van de efficiency ten behoeve van het bedrijfsleven. Het liberaliseren van de huurmarkt voor vrachtoertuigen kan hier een bijdrage aan leveren. Echter op dit moment is onvoldoende duidelijk of dit geen onevenredig negatieve gevolgen voor het Nederlands bedrijfsleven met zich meebrengt. Voorts is van belang in hoeverre de handhaving van andere regelgeving door het voorstel belemmerd zou kunnen worden.

De EC stelt voor expliciet te regelen dat alle voertuigen gehuurd in een lidstaat toegestaan moeten worden. In het kader van het voorstel zal Nederland expliciet aandacht vragen voor het volgende:

- Het voorstel kan consequenties hebben voor het vestigingsbeleid van verhuurbedrijven. Er kan een risico bestaan op «uitvlaggen» van verhuurbedrijven naar landen met een voor hen gunstiger belastingklimaat. Het is nog niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor Nederland. In het voorstel is niet gekeken naar de gevolgen van het voorstel voor individuele lidstaten.
- Het voorstel betekent dat op basis van het kenteken van een voertuig niet altijd duidelijk is wat het vestigingsland van een voertuig is. Nader bezien moet worden of dit consequenties heeft voor de handhaving.
- De Europese Commissie geeft aan dat op dit moment gehuurde voertuigen over het algemeen nieuwer zijn en daardoor positieve gevolgen te verwachten zijn op het gebied van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en klimaat. De vraag is echter of dit bij verdergaande

- liberalisering van de huurmarkt het geval zal blijven en er niet (ook) een markt ontstaat voor verhuur van oudere voertuigen.
- Nederland zal aan de Commissie vragen om nadere toelichting en onderbouwing op de kosten voor handhaving en bedrijfsleven.

c) Eerste inschatting van krachtenveld

Hoe de standpunten van de verschillende lidstaten precies eruit zien is op dit moment niet bekend en zal pas in de loop van de onderhandelingen in Europa bekend worden.

4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit

a) Bevoegdheid

Het voorstel wijzigt richtlijn 2006/1 die is gebaseerd op artikel 91, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Nederland heeft een positieve grondhouding over deze keuze voor artikel 91, eerste lid van het VWEU. Meer specifiek betreft het hier een voorstel voor gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten.

b) Subsidiariteit

Het subsidiariteitsoordeel is positief.

Het goederenvervoer over de weg opereert grensoverschrijdend. Daarom is het in het algemeen passend dat er op Europees niveau regels zijn gesteld over de manier waarop wordt omgegaan met gehuurde voertuigen bestemd voor het goederenvervoer. Deze Europese regelgeving bestaat al geruime tijd. Dit staat los van de vraag of Nederland met het voorstel in kan stemmen.

c) Proportionaliteit

– Het oordeel over de proportionaliteit is positief met kanttekeningen. Volgens de Europese Commissie is er op dit moment een mengelmoes van regels en heerst er daardoor juridische onzekerheid, waardoor ondernemingen worden verhinderd om voordeel te halen uit potentieel economisch aantrekkelijker huurovereenkomsten in andere landen. De voorgestelde wijziging is in beginsel proportioneel om deze situatie te verbeteren. Een kanttekening bij dit voorstel is dat, wanneer het voorstel wordt ingevoerd, op basis van het kenteken van een voertuig niet langer altijd duidelijk is wat het vestigingsland van de vervoerder is. Dit kan mogelijk disproportionele gevolgen hebben, bijvoorbeeld voor de handhaving van cabotageregels en afwijkende nationale voertuigeisen van andere lidstaten.

5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten

a) Consequenties EU-begroting

De EC geeft aan dat dit voorstel geen consequenties heeft voor de EU-begroting. Nederland is van mening dat eventuele EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014–2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting.

b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden

De enige te verwachten financiële consequenties voor de overheid liggen op het punt van handhaving en worden besproken onder 5d. Eventuele budgettaire gevolgen voor de Nederlandse begroting worden ingepast binnen de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger

In het impact assessment is niet ingegaan op de consequenties voor individuele lidstaten. Niet duidelijk is wat de mogelijke negatieve gevolgen zijn van het eventueel «uitvlaggen» van verhuurbedrijven voor Nederland.

d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger

De EC verwacht dat de administratieve lasten voor onder andere handhaving door deze voorstellen zullen dalen. Nederland zet hier vraagtekens bij, vanwege het mogelijk negatief effect op controlemogelijkheden op andere terreinen.

e) Gevolgen voor concurrentiekracht

Op dit moment is niet bekend wat de gevolgen zijn voor de concurrentiekracht. Ook zijn de kosten en baten voor het bedrijfsleven niet bekend. Daarom zal Nederland hierover de Commissie bevragen.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)

Na een eerste analyse is de inschatting dat de consequenties voor de nationale en decentrale regelgeving waarschijnlijk zeer gering zijn.

b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan

In de huidige richtlijn staat geen grondslag voor gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen. Het voorstel brengt hierin geen verandering.

c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid

De voorgestelde implementatietermijn is vastgesteld op 18 maanden. Op het eerste gezicht lijkt dit haalbaar.

d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling

In het voorstel is voorzien in een evaluatiebepaling (artikel 5bis). De evaluatie staat gepland op vijf jaar na de omzettingstermijn. Overige evaluatie – of horizonbepalingen zijn niet nodig.

7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

Het voorstel betekent geen verandering in toezichthouders of bevoegdheden voor toezichthouders.

Het effect op de handhaving door het vervallen van de koppeling tussen kenteken en land van vestiging moet nog nader worden beoordeeld. Hier zal tijdens de behandeling van het voorstel aandacht voor gevraagd worden.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen.