

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(95) 2 def.
Brussel, 13.02.1995

95/ 0012(SYN)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor
het vervoer van goederen over de weg

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

A. ACHTERGROND

1. Bij Richtlijn 84/647/EEG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg¹ heeft de Raad het gebruik van gehuurde voertuigen voor het goederenvervoer over de weg tot op zekere hoogte geharmoniseerd. In artikel 8 van de richtlijn wordt bepaald, dat de Raad de beperkingen van artikel 3, lid 2, en artikel 4, lid 2, van de richtlijn aan de hand van een verslag van de Commissie, in voorkomend geval vergezeld van voorstellen, moet bespreken.

In 1989 heeft de Commissie dit verslag ingediend en op basis daarvan de schrapping voorgesteld van de restrictieve clausules van artikel 3, lid 2, op grond waarvan vervoer voor eigen rekening van de richtlijn kan worden uitgesloten, en artikel 4, lid 2, uit hoofde waarvan bepaalde beperkingen kunnen worden gesteld aan de minimumhuurtermijn.

De Raad heeft het voorstel van de Commissie gewijzigd en een Richtlijn (90/398/EEG²) vastgesteld, waarbij de bovengenoemde beperkingen slechts ten dele werden geschrapt: de clausule betreffende de minimum huurtermijn werd geschrapt, maar de Lid-Staten behielden de mogelijkheid om het vervoer voor eigen rekening, dat wordt verricht door voertuigen met een toegestaan totaalgewicht van meer dan zes ton, van de richtlijn uit te sluiten.

2. Als gevolg van de nieuwe communautaire wetgeving op het gebied van het wegvervoer is een nieuwe situatie op de markt voor het goederenvervoer ontstaan:

- de Raad heeft Verordening (EEG) nr. 881/92³ vastgesteld, waarbij alle kwantitatieve beperkingen voor het intracommunautaire goederenvervoer over de weg worden afgeschaft;
- voorts heeft de Raad Verordening (EEG) nr. 3118/93⁴ vastgesteld, die na een overgangsperiode, moet leiden tot de liberalisatie van het cabotagevervoer voor derden of voor eigen rekening per 1 juli 1998.

Nadat Richtlijn 84/647/EEG betreffende gehuurde voertuigen in 1990 voor de laatste maal werd gewijzigd, is er bij de totstandbrenging van de interne markt voor het wegvervoer grote vooruitgang geboekt.

¹ PB L 335 van 22.12.1984, blz. 72.

² PB L 202 van 31.7.1990, blz. 46.

³ PB L 95 van 9.4.1992, blz. 1.

⁴ PB L 279 van 12.11.1993, blz. 1.

In het Witboek over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid (1992) heeft de Commissie dan ook een verdere harmonisatie op het gebied van het verhuur van voertuigen voorgesteld⁵.

B. RECHTVAARDIGING VAN COMMUNAUTAIRE ACTIE

I. Subsidiariteit

- a) Welke is de relatie tussen de doelstellingen van de overwogen actie en de op de Gemeenschap rustende verplichtingen ?

Het huidige voorstel van de Commissie beoogt het hamonisatie - en liberalisatieproces, dat op het vlak van de Gemeenschap is begonnen t.a.v. huur van voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg voort te zetten. Deze actie vindt plaats i.v.m. de totstandbrenging van de gemeenschappelijke markt in de sector wegvervoer.

- b) Is er bij de geplande actie sprake van uitsluitende bevoegdheid van de Gemeenschap of van een met de Lid-Staten gedeelde bevoegdheid ?

Deze actie vindt plaats in het kader van de gedeelde bevoegdheid (artikel 75, 1, d van het Verdrag).

- c) Wat is de communautaire dimensie van het probleem (hoeveel Lid-Staten zijn hier b.v. bij betrokken en welke was de oplossing tot dusver) ?

Het onderwerp van deze richtlijn betreft alle Lid-Staten. Ondanks dat een Gemeenschapsrichtlijn reeds een zekere graad van harmonisatie voorziet, bestaan er nog steeds beperkingen en verschillen tussen de wetgevingen van de Lid-Staten. Deze beperkingen hinderen er transportondernemingen in om hun wagenpark optimaal te bepalen en in te zetten.

- d) Welke is bij vergelijking van de middelen van de Gemeenschap en de middelen van de Lid-Staten de meest doeltreffende oplossing ?

Het centrale element van het voorstel is het huren van voertuigen zonder bestuurder in een andere Lid-Staat dan die van vestiging van de ondernemer. Vanzelfsprekend kan dit doel slechts door actie op communautair niveau worden bereikt.

Het voorstel betreft evenwel niet gebruik van gehuurde voertuigen voor cabotageverrichtingen die enkel vanaf 1.7.1998 volledig zullen

⁵ COM(92)494 def. van 2.12.1992: de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid; een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit. Zie paragraaf 337 tot en met 339 en bijlage III, punt 1a.

geliberaliseerd zijn gezien de nog steeds tussen Lid-Staten bestaande verschillen op het gebied van belastingen en technische controle. Anderzijds, teneinde rekening te houden met de belastingsdistorsies, biedt het voorstel de Lid-Staten de mogelijkheid de geldigheidsduur van de huurcontracten voor voertuigen voor internationaal wegvervoer gehuurd in een andere Lid-Staat dan die van vestiging van de huurder te beperken.

- e) Welke concrete winst levert de overwogen actie van de Gemeenschap op en wat zouden de kosten zijn wanneer er niets zou worden gedaan ?

De richtlijn maakt het voor ondernemers mogelijk om voertuigen in iedere Lid-Staat te huren voor het intracommunautair vervoer van goederen over de weg, en heft ieder verschil in behandeling tussen vervoer voor eigen rekening en vervoer voor rekening van derden op.

Bij gebreke zouden kunstmatige hindernissen die de productiviteit van ondernemingen, die het goederenvervoer over de weg bedrijven op negatieve wijze beïnvloeden, kunnen blijven bestaan; zij zouden niet beschikken over de nodige middelen en flexibiliteit, die in een grotendeels geliberaliseerde markt nodig zijn.

- f) Welke actiewijzen staan de Gemeenschap ter beschikking (aanbeveling, financiële steun, regelingen, onderlinge erkenning) ?

Het voorstel heeft de vorm van een richtlijn overeenkomstig de op dit gebied bestaande wetgevingspraktijk. Noch financiële steun noch wederzijdse erkenning zouden geschikte acties zijn om harmonisatie van voorschriften op het vlak van de Gemeenschap te bereiken.

Gelijktijdig met deze wijzigingen wordt de gelegenheid te baat genomen om de normen in één enkele tekst te herschikken.

- g) Zijn uniforme regelingen nodig of kan worden volstaan met een richtlijn, waarin algemene oogmerken worden aangegeven, terwijl de uitvoering aan de Lid-Staten wordt overgelaten ?

Op dit gebied is geen uniforme regeling nodig. Een richtlijn is het juiste juridische instrument; hij stelt de algemene doeleinden vast voor een minimumharmonisatie, die op communautair niveau dienen te worden bereikt, maar laat de uitvoering van nadere voorschriften over aan de Lid-Staten.

II. Redenen voor codificatie

In de context van de vereenvoudiging en de transparantie van het Gemeenschapsrecht hebben het Parlement, de Commissie en de Raad, daar zij geconfronteerd werden met een te groot aantal regels die op hun beurt meerdere malen en vaak substantieel veranderd waren, unaniem de noodzaak erkend om

een zekere werkmethode te volgen die door middel van codificatie en herschikking leidt tot een grotere helderheid en doorzichtigheid. De conclusies van het Voorzitterschap van de Raad van Edinburgh hebben deze noodzaak bevestigd.

De Commissie presenteert een voorstel tot het herschikken van de geldende richtlijnen (Richtlijn 84/647/EEG zoals gewijzigd bij Richtlijn 90/398/EEG) met betrekking tot het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder van het goederenvervoer over de weg, nu ook nieuwe wijzigingen aangebracht worden. De nieuwe tekst komt in de plaats van de bestaande communautaire regels.

III Economische voordelen van een verdergaand proces van harmonisatie

1. Verdere harmonisatie en de liberalisatie van het gebruik van gehuurde voertuigen voor het goederenvervoer over de weg bieden met name de volgende economische voordelen:

- vervoerders kunnen de voertuigen en diensten kiezen, die het best op hun belangen zijn afgestemd;
- de exploitatiekosten van de vervoerders nemen af, zowel bij vervoer voor derden als bij vervoer voor eigen rekening;
- vervoerders kunnen hun produktiemiddelen optimaal gebruiken en behoeven niet onnodig kapitaal vast te leggen, aangezien niet hoeft te worden geïnvesteerd in voertuigen die te weinig zouden worden gebruikt.

2. Het huren van een voertuig voor een korte periode kan met name voordelig zijn bij:

- plotselinge pieken of schommelingen van de vraag;
- seizoensgebonden of onverwachte vraag;
- de vraag naar bijzondere typen voertuigen gedurende een korte periode;
- vervanging van voertuigen die niet kunnen worden gebruikt vanwege technische defecten of in verband met onderhoud of periodieke veiligheidskeuringen.

Het huren van voertuigen in andere Lid-Staten biedt met name voordelen wanneer:

- een vervoerder op het grondgebied van een andere Lid-Staat met technische defecten heeft te kampen en zijn lading op tijd moet afleveren;
- een vervoerder een lading voor de terugreis kan krijgen, maar daarvoor een ander of een extra voertuig nodig heeft.

3. Wanneer ondernemingen, die goederenvervoer voor eigen rekening verrichten geen voertuigen in andere Lid-Staten kunnen huren, zou een groot aantal exporterende bedrijven kunnen besluiten om een eigen vloot op te zetten. Hierdoor zou een deel van de huidige markt voor het beroepsgoederenvervoer verdwijnen. Doordat momenteel de mogelijkheid bestaat om vervoer voor eigen rekening dat wordt verricht door voertuigen met een toegestaan totaalgewicht van meer dan zes ton van de richtlijn uit te sluiten, valt een groot deel van de markt voor het vervoer voor eigen rekening nu niet onder de richtlijn.

C. HUIDIGE SITUATIE EN DOEL VAN HET VOORSTEL

De bestaande communautaire wetgeving m.b.t. het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het intracommunautaire goederenvervoer (Richtlijn 84/647/EEG van de Raad, zoals gewijzigd bij Richtlijn 90/398/EEG) bevat nog altijd beperkingen op twee specifieke punten :

- de voertuigen kunnen slechts gehuurd worden in de Lid-Staat van vestiging en niet in een andere Lid-Staat;
- Lid-Staten kunnen het vervoer voor eigen rekening, verricht met voertuigen met een totaal toegestaan laadvermogen van meer dan zes ton, uitsluiten van het toepassingsgebied van de Richtlijn.

Het huidige voorstel heft deze twee restricties op, in die zin dat het :

- de vrijheid introduceert om voertuigen te huren in om het even welke Lid-Staat voor verrichten van goederenvervoer tussen Lid-Staten. Aangezien de harmonisatie van belastingen in het wegvervoer nog niet voldoende gevorderd is kan desalniettemin de geldigheidsduur van het huurcontract voor het huren in andere Lid-Staten dan die van vestiging van de huurder beperkt worden om fiscale distorsie op de markt voor het internationale vervoer te voorkomen;
- geen onderscheid meer maakt tussen vervoer voor eigen rekening en voor rekening van derden, in zoverre dat deze twee soorten vervoer aan dezelfde voorwaarden voor het huren van voertuigen onderworpen zijn.

Het huidige voorstel voorziet niet in de mogelijkheid om gehuurde voertuigen voor het verrichten van cabotagevervoer te gebruiken, dit vanwege de nog bestaande verschillen tussen Lid-Staten op het gebied van belastingen en technische controles. Gezien het feit dat de cabotage in het wegvervoer vanaf 1 juli 1998 geheel geliberaliseerd zal zijn, zal deze kwestie één van de punten zijn die in het rapport over de toepassing van de nieuwe richtlijn met betrekking tot het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg, dat de Commissie aan de Raad zal presenteren voor juli 1998, behandeld zal worden.

D. DE ARTIKELN

Het onderhavige voorstel voor een richtlijn bevat in vergelijking met Richtlijn 84/647/EEG, als gewijzigd bij Richtlijn 90/398/EEG, een aantal nieuwe elementen, en moet beide genoemde richtlijnen vervangen.

Artikel 1

In artikel 1 worden de termen "voertuig" en "gehuurd voertuig" gedefinieerd. Hier wordt dezelfde definitie gehanteerd als in artikel 1 van Richtlijn 84/647/EEG.

In dit artikel wordt tevens de term "motorrijtuigenbelasting" gedefinieerd, overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten⁶.

Artikel 2

Tot op heden kon een onderneming voor het vervoer tussen Lid-Staten alleen een voertuig in de Lid-Staat van vestiging huren. Nu wordt voorgesteld dat het ook mogelijk moet zijn een voertuig in een andere Lid-Staat te huren, dus niet alleen in de Lid-Staat van vestiging, zodat de regeling voor het verhuur van voertuigen de in de huidige geliberaliseerde intracommunautaire markt voor het wegvervoer gewenste flexibiliteit krijgt.

In artikel 2 wordt vervoerders niet de mogelijkheid geboden om cabotagevervoer te verrichten met een gehuurd voertuig. Zoals reeds eerder toegelicht, is dit verbod enerzijds gerechtvaardigd vanwege het feit dat, ondanks reeds genomen initiatieven van de Gemeenschap om tot harmonisatie te komen, belangrijke verschillen tussen lidstaten zijn blijven bestaan op het gebied van belastingen en technische controles. En anderzijds zal de algehele liberalisatie van de cabotage voor het wegvervoer pas na een overgangperiode op 1 juli 1998 gerealiseerd zijn.

Artikel 3

Er wordt voorgesteld om het oude artikel 3, dat met artikel 2 van de huidige versie overeenkomt, te schrappen. Aangezien echter de belastingen voor het wegvervoer nog niet in voldoende mate zijn geharmoniseerd en om fiscale distorsies in het internationale wegvervoer te voorkomen, wordt voorgesteld een nieuw artikel 3 in te voegen. Dit artikel voorziet in de mogelijkheid voor de Lid-Staten om de geldigheidsduur van het huurcontract voor voertuigen gehuurd voor internationaal vervoer in een andere Lidstaat dan die van vestiging de huurder te beperken. Deze tijdsbeperking zou van toepassing

⁶ PB L 279 van 12.11.1993, blz. 32.

moeten blijven totdat de belastingen en belastingstarieven op niveau van de Europese Unie zouden zijn geharmoniseerd; maar dit vraagstuk overschrijdt het kader van het huidige voorstel.

Artikel 4

In dit artikel wordt bepaald, dat de reglementeringen van Lid-Staten, die minder beperkende voorwaarden behelzen, onverlet blijven. Het is dezelfde bepaling als in artikel 4 van Richtlijn 84/647/EEG, zoals gewijzigd.

Artikel 5

Het nieuwe artikel 5 bepaalt, dat de richtlijn geen afbreuk doet aan de toepassing van belastingvoorschriften van de Lid-Staten, omdat de gehuurde voertuigen ondernemingen moeten voldoen aan de nationale belastingvoorwaarden van de Lid-Staat, waar het voertuig is geregistreerd.

Artikel 6

Geen opmerkingen.

Artikel 7

Dit artikel bepaalt, dat het onderhavig voorstel een nieuwe stap is naar volledige liberalisatie van huur van voertuigen, gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg.

Om deze ontwikkeling te stimuleren wordt de Commissie ermee belast om voor juli 1998 aan de Raad te rapporteren over de toepassing van de nieuwe richtlijn. Op basis van de conclusies van het rapport en van de marktsituatie, als cabotage volledig is geliberaliseerd, zal de Commissie dan, voor juli 1999 een voorstel indienen beogende verdere liberalisatiestappen.

Artikelen 8, 9, 10 en 11

Geen opmerkingen.

E. BELANG VOOR DE EER

Overeenkomstig artikel 99 van de EER-Overeenkomst zijn de EVA-landen betreffende dit voorstel geraadpleegd.

VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD

BETREFFENDE HET GEBRUIK VAN
GEHUURDE VOERTUIGEN ZONDER BESTUURDER VOOR HET
VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE WEG

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschappen, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

In samenwerking met het Europees Parlement²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Overwegende dat om redenen van duidelijkheid en rationaliteit, ter gelegenheid van nieuwe wijzigingen de Richtlijn nr. 84/647/EEG van de Raad van 19 december 1984 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg⁴ moet worden herschikt ;

Overwegende dat, vanwege het subsidiariteitsbeginsel, op het niveau van de Europese Unie maatregelen moeten worden genomen om belemmeringen in de gehele Unie op te heffen;

¹ PB nr. C...

² PB nr. C...

³ PB nr. C...

⁴ PB nr. L335 van 22.12.1984, blz.72. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 90/398/EEG (PB nr. L 202 van 31.7.1990, blz.46)

Overwegende dat, macro-economisch gezien, het gebruik van gehuurde voertuigen in bepaalde omstandigheden verspillende productie tegengaat en aldus een optimale allocatie van de middelen mogelijk maakt;

Overwegende dat, micro-economisch gezien, deze mogelijkheid de organisatie van het goederenvervoer een zekere soepelheid verleent en op die manier de produktiviteit van de ondernemingen verhoogt;

Overwegende dat het vervoer in de goederensector in de interne markt moet worden vergemakkelijkt;

Overwegende dat ondernemingen de mogelijkheid moeten hebben een voertuig te huren voor het verrichten van internationaal vervoer in een andere Lid-Staat dan de Lid-Staat van vestiging;

Overwegende dat het de Lid-Staten niet langer moet worden toegestaan om vervoer voor eigen rekening, dat wordt verricht door voertuigen met een toegestaan totaalgewicht van meer dan zes ton, van de toepassingsgebied van de richtlijn uit te sluiten;

Overwegende dat Richtlijn 84/647/EEG van de Raad met betrekking tot de twee bovengenoemde punten restrictieve clausules bevat, waarvan de schrapping voor de ondernemers van zowel vervoer voor eigen rekening als vervoer voor derden een verbetering van het financiële beheer en een kostenvermindering tot gevolg kan hebben;

Overwegende dat Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten⁵ " de motorrijtuigenbelastingen" welke bestaan in de Lid-Staten noemt;

⁵ PB L 279 van 12.11.1993, blz. 32

Overwegende dat de belastingen in de wegvervoersector nog niet in voldoende mate zijn geharmoniseerd en dat, ten einde fiscale distorsies in het internationaal vervoer te voorkomen, het momenteel te prefereren is om aan de Lid-Staten de mogelijkheid toe te kennen om, in bepaalde omstandigheden gerechtvaardigd door de noodzaak om te voorkomen dat de gehuurde voertuigen op een permanente basis gebruikt worden, de geldigheidsduur van het huurcontract voor voertuigen gehuurd in andere Lid-Staten dan die van vestiging van de huurder in zekere mate te beperken;

Overwegende dat de toepassing van deze richtlijn moet worden gevolgd aan de hand van een door de Commissie in te dienen verslag en dat er, afhankelijk van dit verslag, eventuele toekomstige maatregelen ter zake moeten worden overwogen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- „voertuig”: een motorvoertuig, aanhangwagen, oplegger of samenstel van voertuigen, uitsluitend bestemd voor het goederenvervoer;
- „gehuurd voertuig”: elk voertuig dat, ingevolge de overeenkomst met het bedrijf dat het voertuig beschikbaar stelt, tegen vergoeding en voor een bepaalde tijd ter beschikking is gesteld van een onderneming die voor rekening van derden of voor eigen rekening goederenvervoer over de weg verricht.

84/647/CEE

- *"motorrijtuigenbelasting": als gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn 93/89/EEG.*

Artikel 2

Elke Lid-Staat staat op zijn grondgebied, voor het vervoer tussen Lid-Staten, het gebruik toe van voertuigen die zijn gehuurd door op het grondgebied van een andere Lid-Staat gevestigde ondernemingen, op voorwaarde dat:

1. het voertuig overeenkomstig de wetgeving in laatste genoemde Lid-Staat is ingeschreven of in het verkeer gebracht; waar het voertuig gehuurd is
2. de overeenkomst alleen betrekking heeft op de terbeschikkingstelling van een voertuig zonder bestuurder en niet vergezeld gaat van een arbeids-overeenkomst, gesloten met hetzelfde bedrijf inzake een bestuurder of een bijrijder;

84/647/CEE

3. het gehuurde voertuig voor de duur van de huurovereenkomst uitsluitend ter beschikking staat van de onderneming die het voertuig gebruikt;
4. het gehuurde voertuig wordt bestuurd door personeel van de onderneming die het voertuig gebruikt;
5. aan de hand van onderstaande bewijsstukken, die in het voertuig aanwezig moeten zijn, wordt aangetoond dat aan bovengenoemde voorwaarden is voldaan:
 - a) de huurovereenkomst, of een voor eensluidend gewaarmerkt uittreksel daaruit, met onder meer de naam van de verhuurder, de naam van de huurder, de datum en de duur van de overeenkomst, alsmede de identificatie van het voertuig;
 - b) indien de huurder niet zelf de bestuurder is, de arbeidsovereenkomst van de bestuurder, of een voor eensluidend gewaarmerkt uittreksel daaruit, met onder meer de naam van de werkgever, de naam van de werknemer, de datum en de duur van de arbeidsovereenkomst, dan wel een recent loonstrookje.

In voorkomend geval mogen de onder a) en b) genoemde bewijsstukken worden vervangen door een gelijkwaardig document, dat door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat wordt afgegeven.

84/647/CEE

ARTIKEL 3

In bepaalde omstandigheden gerechtvaardigd door de noodzaak om te voorkomen dat de gehuurde voertuigen op een permanente basis gebruikt worden, kunnen de Lid-Staten bepalingen doen gelden, die de geldigheidsduur van het huurcontract voor voertuigen gehuurd in andere Lid-Staten dan die van de huurder voor het verrichten van internationaal vervoer beperken. De lengte van de beperking van de maximale duur van het huurcontract mag in elk geval niet korter dan twee maanden zijn.

Artikel 4

Deze richtlijn laat onverlet de voorschriften van een Lid-Staat die voor het gebruik van gehuurde voertuigen minder beperkende voorwaarden behelzen dan de in artikel 2 genoemde.

84/647/CEE

ARTIKEL 5

De onderneming die een voertuig huurt, behoeft dit niet te laten registreren in de Lid-Staat van vestiging en behoeft geen motorrijtuigenbelasting, zoals gedefinieerd in artikel 1, voor het gehuurde voertuig af te dragen in de Lid-Staat van vestiging.

ARTIKEL 6

Onverminderd het bepaalde in ~~de artikelen 2 en 3~~ doet deze richtlijn geen afbreuk aan de toepassing van ~~de regels inzake~~ de nationale en gemeenschapsregels inzake :

84/647/CEE
(article 5)

- de marktordening voor het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden en voor eigen rekening, met name de regels inzake de toegang tot de markt en de contingentering van de vervoerscapaciteit ;
- de vervoerprijzen ~~en~~ voorwaarden in de sector goederenvervoer over de weg ;
- de huurprijsvorming ;
- de invoer van voertuigen ;
- de voorwaarden voor de toegang tot de werkzaamheid of het beroep van verhuurder van wegvoertuigen.

- *gebruiksrechten;*

- *BTW.*

ARTIKEL 7

In het vooruitzicht van het bereiken van volledige liberalisatie van het gebruik van wegvervoersvoertuigen brengt de Commissie vóór juli 1998 aan de Raad rapport uit over de toepassing van de onderhavige Richtlijn.

In het licht van de conclusies van dit rapport en van de ingevolge de opheffing van alle kwantitatieve beperkingen voor cabotageverrichtingen bestaande marktsituatie, zal de Commissie vóór juli 1999 een wijzigingsvoorstel voorleggen beogende het toepassingsgebied van de Richtlijn uit te breiden.

ARTIKEL 8

Richtlijn 84/647/EEG⁶ wordt ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de Lid-Staten wat de in bijlage I, deel B, aangegeven termijnen voor omzetting vanaf de datum van het inwerkingtreden van de huidige richtlijn, welke is vastgelegd in artikel 9.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de in bijlage II opgenomen concordantietabel.

⁶ Met inbegrip van de wijzigingsbepalingen, te weten:
- Richtlijn 90/398/EEG.

ARTIKEL 9

De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 1996 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

ARTIKEL 10

Deze richtlijn treedt in werking op de 20e dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

ARTIKEL 11

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

84/647/CEE
(article 9)

Gedaan te Brussel,

**Voor de Raad
De voorzitter**

BIJLAGE I

DEEL A

Ingetrokken richtlijnen (genoemd in artikel 8)

1. Richtlijn 84/647/EEG met uitzondering van artikel 6
2. Richtlijn 90/398/EEG

DEEL B

Termijnen voor de omzetting in nationaal recht

Richtlijn	Uiterste datum voor omzetting
84/647/EEG (PB nr. L 335 van 22.12.1984, blz. 72)	30 juni 1986
90/398/EEG (PB nr. L 202 van 31.07.1990, blz. 46)	31 december 1990

CONCORDANTIETABEL

<u>Deze richtlijn</u>	<u>84/647/EEG</u>
Art. 1	Art. 1
Art. 2	Art. 2
Art. 3 (Nieuw)	-
Art. 4	Art. 4, lid 1
Art. 5 (Nieuw)	-
Art. 6	Art. 5
Art. 7 (Nieuw)	-
Art. 8 (Nieuw)	-
Art. 9 lid 1	Art. 7
-	Art. 8
Art. 10 (Nieuw)	-
Art. 11	Art. 9

NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

EFFECTEN VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN EN IN HET BIJZONDER DE KLEINE EN MIDDELGROTE ONDERNEMINGEN (KMO's)

Titel van het voorstel: voorstel betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen voor het vervoer van goederen over de weg.

Het voorstel

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

Er is behoefte aan communautaire wetgeving om te komen tot harmonisatie op het gebied van gehuurde voertuigen. In 1984⁷ werd de eerste stap in deze richting gezet. In 1990⁸ vond verdere harmonisatie plaats; er bestaan op dit gebied echter nog steeds beperkingen. Sinds 1993 is de markt voor het intracommunautaire wegvervoer geliberaliseerd. In deze geliberaliseerde markt bestaat de behoefte aan een meer flexibele regeling voor het huren van voertuigen: ondernemingen in de sector van het goederenvervoer over de weg moeten beschikken over instrumenten om op de geliberaliseerde markt te opereren, en moeten derhalve de mogelijkheid hebben om voertuigen te huren in de Lid-Staat waar zij hun diensten verlenen; daarnaast mogen er geen beperkingen bestaan die voortvloeien uit het onderscheid tussen de verschillende categorieën ondernemingen en voertuigen, zoals in de huidige situatie nog steeds het geval is.

Deze verdere harmonisatie zal de flexibiliteit in de vervoersector verhogen.

Met name de volgende punten zijn van belang:

- het voorstel biedt de mogelijkheid om in iedere Lid-Staat voertuigen te huren voor het vervoer van goederen tussen Lid-Staten;
- er wordt geen onderscheid gemaakt tussen vervoer voor eigen rekening en vervoer voor derden; voor beide soorten vervoer gelden dezelfde criteria inzake het huren van voertuigen.

⁷ PB L 335 van 22.12.1984, blz. 72.

⁸ PB L 202 van 31.7.1990, blz. 46.

De effecten op het bedrijfsleven

2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

- In welke sectoren?

Het beroepsgoederenvervoer en bedrijven die wegvervoer voor eigen rekening verrichten.

- In welke grootteklassen?

Wat de effecten van het voorstel betreft, speelt de omvang van de bedrijven geen rol. Van de ondernemingen in de wegvervoersector behoort echter ongeveer 80% tot het midden- en kleinbedrijf.

- In welke specifieke geografische gebieden zijn deze ondernemingen met name gevestigd?

Naar verhouding is het aantal kleine en middelgrote ondernemingen in de zuidelijke Lid-Staten vrij hoog.

3. Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

De bedrijven behoeven geen maatregelen te nemen; het voorstel biedt hen een grotere flexibiliteit bij het verlenen van vervoerdiensten.

4. Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?

- Voor de werkgelegenheid?

Geen

- Voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?

Geen

- Voor het concurrentievermogen van het bedrijfsleven?

Een flexibeler regeling inzake gehuurde voertuigen zal het concurrentievermogen van het wegvervoer verbeteren. De rationalisering van de vervoercapaciteit leidt tot een grotere doelmatigheid van het goederenvervoer over de weg, een hogere produktiviteit van voertuigen en personeel, een beter op de vraag afgestemd aanbod en lagere exploitatiekosten. Dank zij deze flexibiliteit kunnen kleine vervoerondernemingen hun financieel beheer verbeteren en hun vaste kosten verlagen door voertuigen te huren wanneer de

wanneer de eigen voertuigen niet kunnen worden gebruikt of wanneer aan een uitzonderlijk grote vraag moet worden voldaan. Nu de interne markt voor vervoer grotendeels is geliberaliseerd⁹ zal de vraag naar gehuurde voertuigen bovendien toenemen. Kleine ondernemingen krijgen nu de mogelijkheid om met behulp van gehuurde voertuigen aan een tijdelijke stijging van de vraag te voldoen.

5. Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (bij voorbeeld minder strenge of andere eisen)?

Neen

Raadpleging

6. Overzicht van de instanties die over het voorstel zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten:

Op 6 september 1993 vond overleg plaats over de herziening van Richtlijn 647/84/EEG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg. De volgende organisaties namen aan de besprekingen deel: ECATRA (European Car and Truck Rental Association), IRU (Internationale Wegvervoerorganisatie), UNICE en de EUROPEAN TRANSPORT WORKERS UNION.

Alle organisaties waren vóór het schrappen van de resterende beperkingen op het gebied van het huren van voertuigen in een andere Lidstaat dan die van vestiging van de ondernemer. Wat betreft de nog resterende beperkingen met betrekking tot het eigen vervoer, vroeg het merendeel van deze organisaties om deze ook te schrappen. De meeste organisaties maakten daarentegen ernstig bezwaar tegen de eventuele mogelijkheid om voertuigen met chauffeur te huren, hetgeen, volgens hen, problemen met zich mee zou brengen op het gebied van de bescherming van de arbeidsvoorwaarden.

De Commissie heeft de mening van de geconsulteerde organisaties meegenomen in haar overwegingen bij het opstellen van deze nieuwe wetgevingstekst, en heeft bij gevolg haar voorstel gericht op die punten voor handelen gewenst werd, te weten het opheffen van de beperkingen met betrekking tot het eigen vervoer en de mogelijkheid om voertuigen te huren in een andere Lidstaat dan die van vestiging van de onderneming.

⁹ Voor het goederenvervoer over de weg: Verordeningen (EEG) nrs. 881/92 en 3118/93.

ISSN 0254-1513

COM(95) 2 def.

DOCUMENTEN

NL

07

Catalogusnummer : CB-CO-95-035-NL-C

ISBN 92-77-85306-9

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg