

Brussel, 31.5.2017  
SWD(2017) 197 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

**SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING**

*bij*

**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**

{COM(2017) 282 final}  
{SWD(2017) 196 final}  
{SWD(2017) 198 final}  
{SWD(2017) 199 final}

<b>Samenvatting</b>
<b>Effectbeoordeling van een voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg</b>
<b>A. Behoeft aan maatregelen</b>
<b>Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?</b>
<p>1) In sommige lidstaten van de EU is het ondernemers die voor eigen rekening rijden (bv. bedrijven die hun eigen goederen vervoeren) niet toegestaan gehuurde vrachtvoertuigen van meer dan zes ton te gebruiken en kunnen zij derhalve niet profiteren van de daaraan verbonden voordelen (in termen van flexibiliteit, productiviteit en verdeling van kapitaal).</p> <p>2) De markt voor het verhuur van voertuigen blijft in EU-lidstaten met beperkingen onderontwikkeld, wat leidt tot hogere prijzen en minder keuze voor zij die niet onder die beperkingen vallen.</p> <p>3) Dat EU-lidstaten het gebruik kunnen verbieden van voertuigen die zijn gehuurd in een andere EU-lidstaat, leidt tot een mengelmoe van beperkingen. De daaruit voortvloeiende rechtsonzekerheid weerhoudt vervoerders ervan voertuigen te huren in een andere EU-lidstaat.</p> <p>4) Bedrijven die voertuigen verhuren en vervoerders kunnen hun wagenpark niet optimaal benutten (bv. door hun voertuigen te verplaatsen als reactie op tijdelijke pieken in de vraag).</p>
<b>Wat is het streefdoel?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De EU-markt voor goederenvervoer over de weg verder integreren en een gelijk speelveld creëren.</li> <li>- Een eensluitend rechtskader instellen voor het gebruik van gehuurde voertuigen.</li> <li>- Het voor vervoerders mogelijk maken om in de hele EU hun activiteiten zo efficiënt mogelijk uit te voeren.</li> <li>- De negatieve sociale en ecologische effecten van vervoer helpen inperken.</li> </ul>
<b>Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?</b>
Het wegvervoer wordt steeds internationaler. Een gelijk speelveld op de interne markt voor het goederenvervoer over de weg en in de sector voor voertuigenverhuur kan alleen worden gerealiseerd door op te treden op EU-niveau. De EU-lidstaten komen niet tot eenvormige oplossingen.
<b>B. Oplossingen</b>
<b>Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo neen, waarom niet?</b>
<p><b>Optie 0:</b> Aanbevelingen en richtsnoeren publiceren over de toepassing van de richtlijn in de EU-lidstaten en een gemeenschappelijke aanpak stimuleren van beperkingen op het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen.</p> <p><b>Optie 1:</b> Doelgerichte wetswijzigingen.</p> <p><b>1a:</b> In de hele EU het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen voor eigen rekening toestaan.</p> <p><b>1b:</b> Het gebruik van in andere EU-lidstaten gehuurde vrachtvoertuigen toestaan voor drie tot vier maanden.</p> <p><b>1c:</b> Optie 1a en 1b combineren.</p> <p><b>Optie 2:</b> Op het gebruik van gehuurde voertuigen dezelfde regels toepassen als op voertuigen die eigendom zijn van de ondernemer (of ten minste geen strengere regels, aangezien het gebruik van gehuurde voertuigen niet mag worden benadeeld).</p> <p>Optie 1c is de meest doeltreffende. Ze creëert de grootste economische voordelen tegen relatief lage kosten. Ze is beter dan optie 2 omdat ze in de hele EU zorgt voor eensluitende regels voor het gebruik van voertuigen die zijn gehuurd in een andere EU-lidstaat gedurende een bepaalde periode.</p>
<b>Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?</b>

<p>Vervoerders en de sector voor voertuigenverhuur steunen de opstelling van eensluitende regels voor de EU-markt voor wegvervoer. Sommige openbare instanties en vakbondsvertegenwoordigers zijn bang dat het opheffen van de beperkingen zal leiden tot meer concurrentiedruk op vervoerders die voor eigen rekening rijden en dat het handhaven van de wetgeving inzake wegvervoer moeilijker zal worden als het gebruik van in een andere EU-lidstaat gehuurde voertuigen wordt toegestaan.</p>
<p><b>C. Effecten van de voorkeursoptie</b></p>
<p><b>Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?</b></p>
<p>Als de beperkingen op het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen voor eigen rekening (die momenteel alleen worden toegepast in Griekenland, Italië, Spanje en Portugal) worden opgeheven, zal dat de vervoerders die voor eigen rekening rijden in die landen tegen 2030 ongeveer 75 miljoen EUR aan jaarlijkse kosten besparen. Toestaan dat voertuigen die in een andere EU-lidstaat zijn gehuurd voor drie tot vier maanden worden gebruikt, zou bovendien voor een kostenbesparing van ongeveer 83 miljoen EUR zorgen. Optie 1c zou daardoor voor een totale verlaging van de operationele kosten zorgen van 158 miljoen EUR per jaar. Bovendien zou de rentabiliteit van de sector voor voertuigenverhuur naar verwachting met 81 miljoen EUR stijgen, waardoor het totale economische voordeel tegen 2030 zou oplopen tot ongeveer 240 miljoen EUR per jaar.</p> <p>Optie 1c zal voor bijna 5 000 extra banen zorgen: 2 900 in de sector voor voertuigenverhuur en 1 700 in het goederenvervoer over de weg. De verkeersveiligheid zou lichtjes stijgen door het gebruik van nieuwere en beter onderhouden voertuigen.</p> <p>De gevolgen voor het milieu zijn positief (lagere uitstoot door betere brandstofefficiëntie) maar niet significant, omdat het om een relatief kleine sector gaat.</p>
<p><b>Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?</b></p>
<p>Omdat de beperkingen op gehuurde voertuigen worden opgeheven, zullen de nalevingskosten voor de ondernemers lager zijn. Nationale instanties kunnen worden geconfronteerd met extra handhavingskosten om te voorkomen dat ondernemingen hun hele wagenpark in een laagbelastend land inschrijven om hun voertuigen daar terug te kunnen huren. De extra kosten kunnen worden beperkt door bestaande handhavingssystemen te gebruiken, zoals het Europees register van wegvervoerondernemingen (ERRU).</p> <p>Er was bezorgdheid over mogelijke negatieve effecten op de werkomstandigheden als gevolg van de verwachte hogere concurrentiedruk op de open markt en de gevreesde toenemende illegale concurrentie van vervoerders die voor eigen rekening rijden (een bezorgdheid die niet wordt gedeeld door respondenten uit landen waar geen beperkingen gelden). Toestaan dat voertuigen worden gebruikt die in een andere EU-lidstaat zijn gehuurd, kan de handhaving van de wetgeving inzake wegvervoer bemoeilijken.</p>
<p><b>Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) en het concurrentievermogen?</b></p>
<p>Het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen mogelijk maken door bijvoorbeeld tijdelijk grensoverschrijdende huur toe te staan, kan de kosten verlagen en de flexibiliteit en de productiviteit verhogen van ondernemingen in de sector voor vrachtvervoer over de weg (doorgaans kmo's). Hetzelfde geldt voor de kmo's onder de vervoerders die voor eigen rekening rijden, die momenteel geen vrachtvoertuigen mogen huren. Ook de sector voor voertuigenverhuur bestaat grotendeels uit kmo's, die hun productiviteit zullen kunnen vergroten.</p>
<p><b>Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?</b></p>
<p>Doorgaans zullen meer gehuurde voertuigen worden gebruikt, en hoe meer voertuigen er worden gehuurd, hoe minder voertuigen er nodig zijn om alle vervoersactiviteiten te verrichten. Als voor optie 1c wordt gekozen, zal dat vermoedelijk leiden tot een verlies van 18 miljoen EUR aan voertuigbelasting in de EU. Tegelijk zal de stijgende productiviteit van vervoerders en verhuurbedrijven naar verwachting 67 miljoen EUR extra opbrengsten aan vennootschapsbelasting opleveren. De netto extra belastinginkomsten zouden dus ongeveer 49 miljoen EUR bedragen.</p> <p>Er kunnen beperkte handhavingskosten zijn om te voorkomen dat vervoerders hun volledige wagenpark inschrijven in laagbelastende landen om ze daarna terug te huren middels hernieuwde kortetermijncontracten (zie hierboven).</p>
<p><b>Zijn er nog andere significante gevolgen?</b></p>

Neen.
<b>Is de evenredigheid gewaarborgd?</b>
De voorkeursoptie gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen van het initiatief te verwezenlijken.
<b>D. Opvolging</b>
<b>Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?</b>
Er is een herzieningsclausule opgenomen volgens welke de Commissie een verslag over de uitvoering en de gevolgen van de richtlijn moet indienen uiterlijk vijf jaar na het verstrijken van de omzettingstermijn.