



Brussel, 12.1.2022  
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

**overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van  
de Europese Unie**

**over het**

**standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van 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**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT****overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie****over het****standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van 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**

## 1. Achtergrond

Indiening van het voorstel bij het Europees Parlement en de Raad (document COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD):	6 juni 2017
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	6 december 2017
Advies van het Europees Comité van de Regio's:	1 februari 2018
Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing:	15 januari 2019
Indiening van het gewijzigde voorstel:	22 februari 2019
Vaststelling van het standpunt van de Raad:	20 december 2021

## 2. Doel van het voorstel van de Commissie

Het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen (in plaats van voertuigen die het eigendom zijn van de ondernemingen) kan de allocatie van de middelen verbeteren (bv. geen nood aan kapitaal voor een onderbenut voertuig) en de flexibiliteit en productiviteit van ondernemingen verhogen. Het voorstel beoogt het gebruik van gehuurde voertuigen te bevorderen door (een deel van) de mogelijkheden van de lidstaten om het gebruik ervan uit hoofde van Richtlijn 2006/1/EG te beperken, weg te nemen<sup>1</sup>.

De lidstaten kunnen momenteel het gebruik voor eigen rekening van gehuurde voertuigen van meer dan 6 ton beperken, en zij kunnen op hun respectieve grondgebied het gebruik beperken van voertuigen die een onderneming buiten haar land van vestiging heeft gehuurd. Aangezien het gebruik van dergelijke voertuigen in sommige lidstaten wel is toegestaan en in andere niet, is er sprake van een juridische lappendeken in de EU, waardoor rechtsonzekerheid ontstaat. Een van de doelstellingen van dit voorstel was rechtszekerheid te verkrijgen voor het gebruik van gehuurde voertuigen in de hele EU. Een andere doelstelling was het gebruik van voertuigen die zijn gehuurd (en ingeschreven) in een andere lidstaat toe te staan, met name

<sup>1</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 (PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82).

om seizoensgebonden, tijdelijke of kortdurende pieken in de vraag op te vangen of defecte of beschadigde voertuigen te vervangen.

### 3. Opmerkingen over het standpunt van de Raad

#### 3.1. Minimale huurperiode

De kwestie waarover tussen de medewetgevers de meeste controverse bestond, was de minimumperiode die de lidstaten hebben om het gebruik van gehuurde voertuigen met een buitenlandse kentekenplaat toe te staan door op grond van hun wetgeving opgerichte ondernemingen. Het standpunt van de Raad is gebaseerd op een tweeledige oplossing, waarbij de minimale huurperiode wordt gekoppeld aan de nationale regels voor de registratie van gehuurde voertuigen. De lidstaten zouden vrij mogen bepalen om het gebruik van gehuurde voertuigen met een buitenlandse kentekenplaat slechts gedurende 30 opeenvolgende dagen toe te staan (in lidstaten met een registratieplicht na 30 dagen of minder) of het gebruik van dergelijke voertuigen gedurende 2 maanden toe te staan (in lidstaten met “ruimere” registratieregels). Ook zou volledige liberalisering mogelijk zijn (geen registratieplicht voor buitenlandse voertuigen die door ondernemingen worden gebruikt) indien een lidstaat dat wenst. De Raad heeft ook regels vastgesteld die vervoersondernemingen verplichten om gehuurde voertuigen in te schrijven in de nationale elektronische registers van wegvervoersondernemingen, ook als ze in een andere lidstaat dan de lidstaat van vestiging zijn gehuurd.

De Commissie stemt in met dat compromis, omdat het aansluit bij de doelstelling van het Commissievoorstel om meer flexibiliteit op de markt voor gehuurde voertuigen mogelijk te maken dan in het kader van de bestaande richtlijn. De lidstaten kunnen nu alleen beperkingen voor hun eigen ondernemingen invoeren, terwijl de bestaande richtlijn beperkingen op de verhuur van voertuigen voor buitenlandse ondernemingen toestaat. Op grond van de bestaande richtlijn kunnen de lidstaten verzoeken om de onmiddellijke binnenlandse registratie van gehuurde voertuigen met een buitenlandse kentekenplaat. Volgens het standpunt van de Raad moeten alle lidstaten nu een minimale gebruikperiode (30 dagen) toekennen, waarin zij geen nationale registratie van dergelijke voertuigen mogen vragen (wat voor de ondernemingen duur en omslachtig is). De bepalingen inzake de verplichting voor vervoersondernemingen om gehuurde voertuigen in de nationale elektronische registers in te schrijven, zijn ook aanvaardbaar, aangezien zij een betere controle van dergelijke voertuigen door de nationale autoriteiten mogelijk maken.

Aangezien de herziene richtlijn waarschijnlijk zal leiden tot een toename van het gebruik van gehuurde voertuigen, en dergelijke voertuigen vaak nieuwer en milieuvriendelijker zijn, is deze oplossing ook gunstig voor de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de EU.

#### 3.2. Verhuur beperken tot 25 % van de voertuigen “ter beschikking van” een onderneming

De minimumdrempel voor het wagenpark van een onderneming waaronder de lidstaat van vestiging van de onderneming het gebruik van in een andere lidstaat gehuurde en geregistreerde voertuigen niet kan beperken, is in de tekst van de Raad vastgesteld op:

*“25 % van het wagenpark waarover de onderneming uit hoofde van artikel 5, lid 1, punt g), van Verordening (EG) nr. 1071/2009 beschikt, hetzij op 31 december van het jaar voorafgaand aan het gebruik van het gehuurde voertuig, hetzij op de door de lidstaat bepaalde dag waarop de onderneming het gehuurde voertuig in gebruik neemt.”*

De Raad wilde echter geen voertuigen opnemen die door een onderneming zijn gehuurd (en ingeschreven) in een andere lidstaat. Als de onderneming bijvoorbeeld gevestigd is in een lidstaat die volledig gebruik maakt van deze beperking en zij beschikt over 120 voertuigen, waarvan er 20 in een andere lidstaat zijn geregistreerd, dan mag zij dus slechts 5 voertuigen in een andere lidstaat huren, wat het totaal op 25 dergelijke voertuigen brengt (25 % van 120-20 = 25), in plaats van 10 extra dergelijke voertuigen (25 % van 120 = 30).

De Commissie kan het standpunt van de Raad aanvaarden. Het begrip “ter beschikking van” is gangbaar (zie artikel 1, lid 5, punt d), iii), en artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1072/2009<sup>2</sup>) en kan niet verkeerd worden begrepen, in tegenstelling tot “voertuigen die het eigendom zijn van een onderneming”. Vrachtwagens worden vaak gehuurd. De huurders hebben dan de economische eigendom, maar de verhuurder behoudt de juridische eigendom, waardoor het niet duidelijk is hoe “eigendom” moet worden opgevat. “Voertuigen ter beschikking van een onderneming” is uiteraard een ruimer begrip dan “voertuigen die het eigendom zijn van een onderneming”, aangezien dit ook alle voertuigen onder een huurkoop-, huur- of leasingovereenkomst omvat en niet alleen voertuigen die volledig eigendom zijn van een onderneming. Bijgevolg kunnen er met dit begrip meer voertuigen worden gehuurd en kan er meer flexibiliteit voor vervoersondernemingen worden bereikt, wat nog een andere reden zou zijn om het te ondersteunen.

### 3.3. Vervoer voor eigen rekening

Volgens het standpunt van de Raad kunnen de lidstaten het gebruik van gehuurde voertuigen voor eigen rekening alleen beperken indien de voertuigen in een andere lidstaat zijn geregistreerd, ongeacht het gewicht van het voertuig.

De Commissie kan dit standpunt aanvaarden omdat het beperkingen uitsluit voor binnenlandse ondernemingen die activiteiten voor eigen rekening verrichten met in eigen land gehuurde voertuigen. Dergelijke beperkingen zijn mogelijk op grond van de bestaande richtlijn. Het was een van de belangrijkste punten van het Commissievoorstel om deze bijzonder beperkende bepaling, waaraan de markt geen behoefte heeft, te schrappen. De Commissie kan de oplossing van de Raad aanvaarden, volgens welke beperkingen alleen zijn toegestaan voor activiteiten voor eigen rekening die met voertuigen met een buitenlandse kentekenplaat worden uitgevoerd. Deze beperking kan worden gerechtvaardigd omdat de lidstaten geen controle over dergelijke voertuigen kunnen uitoefenen, aangezien zij niet zijn ingeschreven in de nationale registers van wegvervoersondernemingen (die alleen professionele vervoersondernemingen en geen vervoerders voor eigen rekening bevatten). Voor binnenlandse voertuigen voor eigen rekening is een dergelijke controle mogelijk omdat zij moeten worden geregistreerd volgens de nationale registratieregels die op alle voertuigen van toepassing zijn.

## 4. CONCLUSIE

Voor de Commissie is het standpunt van de Raad aanvaardbaar. Het sluit aan bij de doelstellingen van het Commissievoorstel en zal ondernemingen aanzienlijk meer flexibiliteit bieden om gehuurde voertuigen te gebruiken die in andere lidstaten zijn geregistreerd of om

---

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009).

dergelijke voertuigen te gebruiken voor eigen rekening. Dit is dus een belangrijke stap voor de invoering van mobiliteitspakket I. Aangezien de herziene wetgeving waarschijnlijk zal leiden tot een toename van het gebruik van gehuurde voertuigen, en dergelijke voertuigen vaak nieuwer en milieuvriendelijker zijn, is deze oplossing ook gunstig voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal.