

Vergaderjaar 2016–2017

**34 734**

**EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket**

**Nr. 5**

**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

Fiche: Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer (Kamerstuk 34 734, nr. 6)

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 CO<sub>2</sub>-emissies en brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 34 734, nr. 11)

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
A.G. Koenders

## **Fiche: Aanpassing Verordening 1071 toegang tot het beroep en Verordening 1072 toegang tot de markt**

### **1. Algemene gegevens**

- a) *Titel voorstel*  
Aanpassing Verordening 1071/2009 (toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer) en Verordening 1072/2009 (toegang tot de markt van het wegvervoer)
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
6 juni 2017
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM(2017) 281
- d) *EUR-Lex*  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1497366564647&uri=CELEX:52017PC0281>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board*  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1497429806169&uri=CELEX:52017SC0195>
- 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*

Verordening 1071/2009/EG regelt de EU vereisten voor de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer.

Verordening 1072/2009/EG regelt de toegang tot de markt van het internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden. Het bevat de EU regels voor de toegang tot de markt van het internationaal vervoer van goederen over de weg op het grondgebied van de EU en de voorwaarden voor het verrichten van cabotagevervoer.

Op basis van een ex post evaluatie is geconcludeerd dat deze verordeningen maar deels effectief waren. Daarom worden onder andere op de volgende terreinen wijzigingen voorgesteld:

- Een aantal maatregelen in het kader van de aanpak van postbusbedrijven, waaronder voorstellen in het kader van de vestigingseisen voor bedrijven en van de betrouwbaarheidseisen.

- Een verlaging van de vergunningsgrens naar 0 kg, waarbij voor de categorie voertuigen onder de 3.500 kg totaalgewicht lichtere vergunning eisen gaan gelden (alleen de eisen met betrekking tot reële vestiging en kredietwaardigheid zouden gelden, niet de eisen met betrekking tot vakbekwaamheid en betrouwbaarheid)
- Een aanpassing van de regels met betrekking tot cabotage. Cabotage is binnenlands vervoer in een lidstaat, uitgevoerd door een vervoerder die gevestigd is in een andere lidstaat. De huidige regeling waarbij na een internationale rit binnen 7 dagen 3 ritten mogen worden uitgevoerd zou worden vervangen door een regeling, waarbij na een internationale rit gedurende 5 dagen cabotageritten mogen worden uitgevoerd (dus zonder beperking van het aantal ritten). Tevens wordt voorgesteld cabotageritten niet alleen in de ontvangende lidstaat, maar ook in aangrenzende lidstaten toe te staan.

#### *b) Impact assessment Commissie*

In de effectbeoordeling zijn verschillende vier pakketten van opties vergeleken:

- Optie 1: Verduidelijking van het rechtskader: maatregelen om bestaande dubbelzinnigheden te verduidelijken en de regels verder te specificeren, zonder ze substantieel te wijzigen.
- Optie 2: Versterking van de handhaving: deze optie omvat, naast de maatregelen in optie 1, maatregelen om de handhaving te versterken.
- Optie 3: Uitgebreide herziening van de regels: deze optie omvat, naast de eerdergenoemde maatregelen, verdere maatregelen die het bestaande rechtskader substantieel wijzigen.
- Optie 4 – horizontaal: Uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordeningen: deze optie heeft tot doel het toepassingsgebied van een of beide verordeningen geheel of gedeeltelijk uit te breiden tot lichte bedrijfsvoertuigen. Ze kan worden gecombineerd met een of meer van de andere opties.

De voorkeursoptie is een combinatie van optie 3 en een gedeeltelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1071/2009 tot lichte bedrijfsvoertuigen.

### **3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel**

#### *a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein*

- Nederland staat in het algemeen positief tegenover voorstellen die bijdragen aan een uniforme toepassing en handhaving van de Europese regels, zoals voorgesteld in het kader van de aanpak van postbusbedrijven.
- In Nederland ligt de grens voor de vergunningplicht al op een lager niveau dan Europees voorgeschreven: bij 500 kg laadvermogen.
- Nederland is geen voorstander van verdere liberalisatie van de cabotagevoorschriften, zolang het verschil in sociale condities tussen de lidstaten bestaat.

#### *b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel*

- De inhoud van de voorstellen dient nog nauwkeurig te worden beoordeeld. Zo moet worden bezien of het, zoals wordt voorgesteld, noodzakelijk en wenselijk is om bevoegdheden en informatie aan de Europese Commissie over te dragen. Ook wordt in het voorstel sterk voortgebouwd op het ERRU-register (Electronic Register of Road Transport Undertakings). Hierin dient elke lidstaat alle ernstige inbreuken op de EU wetgeving waar onherroepelijke veroordelingen of

onherroepelijke sancties voor zijn uitgesproken / opgelegd aan de vervoersonderneming en vervoersmanagers te registreren. Dit systeem is echter binnen Europa nog onvoldoende ingevoerd.

- Nederland ziet geen noodzaak voor het verlagen van de vergunninggrens tot 0 kg in Europees verband en zal de Europese Commissie vragen om een nadere onderbouwing van dit voorstel.
- In tegenstelling tot wat de Europese Commissie aangeeft, is Nederland van mening dat de voorstellen een aanzienlijke toename van het aantal cabotageritten in Nederland kunnen betekenen en dus een verdergaande liberalisatie. Nederland acht het voorstel op dit punt derhalve niet acceptabel zolang het verschil in sociale condities tussen lidstaten bestaat.
- De Europese Commissie stelt voor een bepaling te schrappen, die lidstaten de bevoegdheid geeft nadere eisen te stellen bij de toegang tot het beroep van transportondernemer. Volgens Nederland is er geen koppeling tussen in de Wet wegvervoer goederen opgenomen eis van dienstbetrekking en de eisen rond toegang tot het beroep en de vergunningplicht. Mocht hier echter tijdens de behandeling van de voorstellen in Europees verband onduidelijkheid over ontstaan, dan zal Nederland zal zich daar expliciet inzetten voor behoud van de eis van dienstbetrekking.
- Nederland zal aan de Commissie vragen om nadere toelichting en onderbouwing op de kosten voor handhaving en bedrijfsleven.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Er wordt verwacht dat de Oost-Europese en West-Europese lidstaten verschillende standpunten zullen hebben ten aanzien van de voorstellen. 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*

De Europese Commissie stelt artikel 91, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voor als rechtsgrondslag voor dit voorstel. Dit artikel vormt de basis voor de vaststelling van EU-wetgeving met betrekking tot: i) gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten (artikel 91, lid 1, onder a), VWEU); en ii) de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 91, lid 1, onder b), VWEU). Nederland acht dit de juiste rechtsgrondslag en daarmee kan worden aangenomen dat de Unie bevoegd is om dit voorstel te doen.

#### *b) Subsidiariteit*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief.

De transportsector opereert grensoverschrijdend. Het is daarom onwaarschijnlijk dat de tekortkomingen van de regels worden verholpen wanneer lidstaten individueel regels stellen over de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en de toegang tot de markt van het internationaal goederenvervoer over de weg. Het is daarom passend dat de EU deze regels stelt. De gesignaleerde tekortkomingen kunnen alleen worden verholpen via wetgevende maatregelen om de regels verder te harmoniseren. Handhaving is grotendeels een zaak van de autoriteiten van de lidstaten.

### *c) Proportionaliteit*

Nederland beoordeelt de proportionaliteit als positief.

Het voorstel brengt gericht wijzigingen in aan in bestaande verordeningen om het bestaande regelgevingskader te vereenvoudigen en te verduidelijken, en de handhaving te verbeteren. Los van de vraag of Nederland de inhoud van het voorstel kan steunen, is het wijzigen van de bestaande verordeningen in principe een passend instrument om de genoemde vereenvoudiging, verduidelijking en verbetering te bereiken.

## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

Het voorstel heeft geen consequenties voor de EU begroting. Nederland is van mening dat de 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*

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*

De voorstellen houden een vergroting van de lasten voor het bedrijfsleven in, bijvoorbeeld als gevolg van verlaging van de vergunningsgrens.

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

De voorstellen houden een vergroting van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven in, bijvoorbeeld als gevolg van verlaging van de vergunningsgrens.

### *e) Gevolgen voor concurrentiekracht*

Een verlaging van de vergunningsgrens naar 0 kg zal zorgen voor een verhoging van de administratieve lasten voor het bedrijfsleven en levert daarmee geen bijdrage aan de concurrentiekracht. Op dit moment is verder niet bekend wat de gevolgen zijn voor de concurrentiekracht. Ook zijn de kosten en baten voor het bedrijfsleven zijn verder 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)*

In de Wet wegvervoer goederen en onderliggende regelgeving zijn voorzieningen getroffen ter uitvoering van de twee verordeningen die worden gewijzigd in dit voorstel. Deze voorzieningen zijn zodanig vormgegeven dat een wijziging van deze verordeningen zonder grote consequenties voor de nationale regelgeving kunnen worden uitgevoerd.

Een eventuele noodzakelijke wijziging van de nationale regelgeving vanwege dit voorstel wordt derhalve verwacht beperkt te zijn.

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

Voorgesteld wordt de Europese Commissie extra bevoegdheden toe te kennen om gedelegeerde handelingen uit te oefenen, bijvoorbeeld de bevoegdheid dat de Commissie zelfstandig de lijst van ernstige overtredingen in het kader van het ERRU-register mag uitbreiden en de maximale geldigheidsduur van de communautaire vergunning mag aanpassen aan marktontwikkelingen. De noodzaak en wenselijkheid hiervan dient nog nauwkeurig te worden beoordeeld.

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

In het voorstel is de termijn voor het van toepassing zijn van deze verordening nog opengelaten. In het Europees wetgevingsproces zal dit daarom vermoedelijk nog aan de orde komen.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

In artikel 3 van het voorstel staat een uitgebreide evaluatiebepaling die tot stand is gekomen na een brede open en gerichte consultatie die afdoende lijkt. Er lijkt geen noodzaak te zijn voor een horizonbepaling.

## **7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

De wijziging betreft geen verandering in bevoegdheden of sanctiemogelijkheden.

Voorgestelde wijzigingen, waaronder het verlagen van de vergunninggrens, hebben effect op de belasting van de uitvoerings- en inspectiecapaciteit, daar het aantal vergunningplichtigen sterk zal toenemen.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

–