



Brussel, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg¹ voorziet in een minimumniveau van marktopenstelling voor het gebruik van gehuurde voertuigen in de eengemaakte markt. De richtlijn betracht aldus i) een optimale toewijzing van middelen te bekomen door het verspillend gebruik van productiefactoren te beperken (bv. kapitaal dat vastligt in onderbenutte voertuigen) en ii) de flexibiliteit en productiviteit van de betrokken ondernemingen te verhogen. Alle doelstellingen houden verband met het gebruik van gehuurde voertuigen.

Tegelijk staat de richtlijn de lidstaten echter toe om het gebruik voor eigen rekening te beperken van gehuurde vrachtvoertuigen met een brutogewicht van meer dan zes ton. Het is volgens de richtlijn ook 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.

Door die restricties is de doeltreffendheid van de richtlijn beperkt. Ze veroorzaken bovendien onnodige last voor ondernemingen en een mengelmoes van regels die tot verwarring bij de ondernemers leidt. Minder last voor ondernemingen en duidelijker regels zijn kerndoelstellingen van het EU-programma voor gezonde regelgeving (Refit), waarvan dit voorstel deel uitmaakt.

Daarom wordt voorgesteld de mogelijkheid om het gebruik van gehuurde voertuigen voor eigen rekening te beperken, te schrappen. Meer nog, het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat moet worden toegestaan voor ten minste vier maanden, zodat ondernemingen tijdelijke en seizoensgebonden pieken in de vraag kunnen beantwoorden en/of defecte of beschadigde voertuigen kunnen vervangen. Dat de lidstaten het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd, mogen beperken tot vier maanden, lijkt noodzakelijk om eventuele verstoringen te voorkomen, aangezien er aanmerkelijke verschillen tussen de lidstaten bestaan op het vlak van belastingheffing van wegvoertuigen.

In het algemeen garandeert het voorstel gelijke toegang tot de markt voor gehuurde voertuigen voor vervoerders in de hele EU. Het garandeert ook een eensluidend regelgevingskader in de hele EU en maakt het voor vervoerders mogelijk om hun vervoersactiviteiten op de efficiëntst mogelijke manier te verrichten. Aangezien gehuurde voertuigen doorgaans nieuwer, veiliger en schoner zijn, beperkt het voorstel de negatieve eigenschappen van het wegvervoer.

Dit voorstel is een van de voorstellen op het gebied van wegvervoer die de Commissie in 2017 wil goedkeuren om het regelgevingskader voor de wegvervoerssector in de EU klaar voor de toekomst te maken.

• **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Zowel in Verordening (EG) nr. 1071/2009² als in Verordening (EG) nr. 1072/2009³ wordt naar gehuurde vrachtvoertuigen verwezen in het kader van de voorwaarden voor duurzame

¹ PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82.

² PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

vestiging van vervoerders (een van de toegangsvoorwaarden tot het beroep van wegvervoerder) en in het kader van de regels voor de communautaire vergunning, waarvan voor elk gehuurd voertuig een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ter beschikking van de vergunninghouder moet worden gesteld. In die zin is de exploitatie van gehuurde voertuigen van belang voor de toegang tot de markt voor internationaal vrachtvervoer over de weg. Beide verordeningen en de richtlijn vormen het rechtskader waarbinnen de sector voor vrachtvervoer over de weg in de EU opereert. De handhaving van de bepalingen van die drie rechtshandelingen is nauw met elkaar verbonden. Met name wat betreft de handhaving van de voorgestelde (facultatieve) tijdsbeperking, waarbij het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd, wordt beperkt tot vier maanden, is het wijzigingsvoorstel met betrekking tot Verordening (EG) nr. 1071/2009 van belang. Overeenkomstig dat voorstel zouden de lidstaten verplicht zijn om het kenteken van elk voertuig dat ter beschikking van de vervoerder staat, te vermelden in hun respectieve nationale elektronische registers. Die regel zou van groot nut zijn om toezicht te houden op de naleving van de hierboven genoemde tijdsbeperkingen.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

Het voorstel strookt volledig met de prioriteit van de Commissie om een diepere en billijkere interne markt te creëren. De interne markt voor het verstrekken van vervoersdiensten met gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen en het verstrekken van verhuur- en leasingdiensten voor voertuigen zal erdoor worden versterkt. Het voorstel is ook in overeenstemming met de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid als beschreven in het Witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁴. Dit voorstel verlicht ook de regeldruk op ondernemers en verduidelijkt het rechtskader, twee doelstellingen van het Refit-programma van de EU.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van deze richtlijn is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (voor niet-exclusieve bevoegdheden)**

Op grond van artikel 4, lid 2, onder g), VWEU deelt de EU de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten.

Het wegvervoer wordt steeds internationaler. Het aandeel van het internationaal vrachtvervoer over de weg in het totale vrachtvervoer over de weg was gestegen van 28 % in 2000 tot bijna 36 % in 2014 in de toenmalige EU28⁵. Alleen de EU kan zorgen voor een eensluidend rechtskader voor de steeds meer geïntegreerde interne markt voor het verstrekken van wegvervoersdiensten. Zonder tussenkomst van de EU zouden de lidstaten niet voor het benodigde gelijke speelveld op de interne markt kunnen zorgen. De huidige mengelmoes van nationale regels kan alleen worden vereenvoudigd door het optreden van de EU. Een eensluidend rechtskader zal de nalevings- en handhavingskosten in de hele EU verlagen. Aangezien de richtlijn de lidstaten momenteel toestaat om het gebruik van gehuurde voertuigen onder bepaalde omstandigheden te beperken, moet de richtlijn worden gewijzigd

³ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

⁴ COM(2011) 144 def. van 28.3.2011.

⁵ Zie "EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2016", tabel 2.2.4b en 2.2.4c; online beschikbaar op http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

om de invloedssfeer van de lidstaten bij het opleggen van restricties voor het gebruik van gehuurde voertuigen te beperken, en dat kan alleen gebeuren op EU-niveau.

- **Evenredigheid**

Zoals aangegeven in punt 7.4 van de effectbeoordeling gaat het voorstel niet verder dan wat nodig is om de vastgestelde problemen op te lossen. Het voorstel bevat alleen een aantal doelgerichte wijzigingen van de richtlijn, die bijdragen tot de verbetering van het rechtskader waarin de sector voor vrachtvervoer over de weg en de sector voor verhuur en leasing van voertuigen in de EU opereren.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de te wijzigen handeling een richtlijn is, moet de voorgestelde wijziging in beginsel dezelfde vorm hebben.

3. **RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN**

- **Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving**

Het werkdocument van de diensten van de Commissie in verband met de ex-postevaluatie van Richtlijn 2006/1/EG is samen met dit voorstel goedgekeurd⁶. In 2015-2016 is een externe studie uitgevoerd. Het eindverslag is gepubliceerd op de website van de Commissie⁷.

De belangrijkste bevinding van de ex-postevaluatie is dat Richtlijn 2006/1/EG doeltreffender zou kunnen zijn in het behalen van de doelstellingen als ze de lidstaten niet zou toestaan het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen te beperken in enkele marktsegmenten en onder bepaalde omstandigheden. Beperkingen op de grensoverschrijdende huur van vrachtvoertuigen verhinderen ondernemers hun wagenpark optimaal te gebruiken door hun voertuigen in te zetten waar die het meest nodig zijn. Bovendien wordt door restricties op het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen de doeltreffendheid van Richtlijn 2006/1/EG beperkt omdat de nalevingskosten voor vervoerders en verhuur- en leasingbedrijven stijgen, evenals de uitvoerings- en handhavingskosten voor overheidsdiensten. Als er geen beperkingen gelden, blijken die kosten klein en te verwaarlozen.

Als het de lidstaten is toegestaan om het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen te beperken, druist dat ook in tegen de behoefte van de Europese economie aan meer flexibiliteit en efficiëntie in het vrachtvervoer over de weg en strookt dat niet met de huidige beleidsprioriteiten voor een verdieping van de eengemaakte markt en een ruimer gebruik van veiligere, schonere en zuinigere voertuigen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Tijdens de ex-postevaluatie en de effectbeoordeling hebben de belanghebbende partijen een aantal mogelijkheden gekregen om een bijdrage te leveren. Er werden doelgerichte interviews afgenomen: 27 in het najaar van 2015 voor de ex-postevaluatie en 33 in de tweede helft van 2016 voor de effectbeoordeling. Daarnaast werd 12 weken lang (van 11 augustus tot 4 november 2016) een online openbare raadpleging gehouden, waarop 27 reacties kwamen. Van 22 september tot 11 november 2016 werd zeven weken lang het midden- en kleinbedrijf (mkb) geraadpleegd via het mkb-panel van het Enterprise Europe Network. Het mkb-panel

⁶ SWD(2017) XXX final [verwijzing aanvullen zodra het nummer bekend is].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

gebruikte daarvoor twee afzonderlijke vragenlijsten: een over het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen (156 reacties) en een over het gebruik van gehuurde bussen en autocars (94 reacties).

De raadpleging leverde een aantal gegevens en waardevolle bijdragen van mensen uit de praktijk op. Een van de bevindingen was dat het gebrek aan EU-regels voor het gebruik van gehuurde bussen en autocars niet echt een probleem vormde en dat er geen specifiek marktsegment voor gehuurde bussen en autocars bestond. Daarom werd afgestapt van de oorspronkelijk overwogen beleids optie om het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot het gebruik van gehuurde bussen en autocars.

De raadpleging leverde ook informatie op over de redenen waarom de lidstaten beperkingen opleggen aan het gebruik van gehuurde voertuigen. Sommige overheidsdiensten en vakbondsvertegenwoordigers zijn bang dat de opheffing van de beperkingen op het gebruik van gehuurde voertuigen voor eigen rekening, meer concurrentiedruk met zich mee zal brengen en dat het gebruik van voertuigen die zijn gehuurd in een andere lidstaat meer problemen zal veroorzaken voor het handhaven van de wetgeving inzake het wegvervoer. Hoewel rekening is gehouden met die redenen om het gebruik van in een andere lidstaat gehuurde voertuigen te beperken, klonk de verantwoording voor beperkingen op het gebruik van gehuurde voertuigen voor eigen rekening niet overtuigend.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

De Commissie werd bijgestaan door een externe contractant die een studie verrichtte over de ex-postevaluatie van de richtlijn en een ondersteunende studie voor de effectbeoordeling uitvoerde.

- **Effectbeoordeling**

Het initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de Raad voor regelgevingstoetsing een positief advies met voorbehoud heeft uitgebracht. Aan dat voorbehoud is tegemoet gekomen door meer details te verstrekken over de beleidscontext, door het belang van de vastgestelde problemen toe te lichten en uit te leggen waarom ze nu moeten worden aangepakt, door af te stappen van de oorspronkelijke beleids optie om het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot het gebruik van gehuurde bussen en autocars (aangezien daartoe geen aanleiding was), door de risico's toe te lichten in geval het verwachte resultaat van de voorkeursoptie niet wordt gehaald (vooral met het oog op eventuele stimulansen voor belastingplanning of belastingoptimalisering en mogelijke problemen voor de lidstaten bij het handhaven van de wetgeving inzake wegvervoer), door een raming van de verlaagde administratiekosten voor te leggen en door meer informatie over de raadpleging van belanghebbenden te verstrekken.

De volgende beleids opties zijn onderzocht:

Optie 0: richtsnoeren en aanbevelingen opstellen.

Optie 1: de wetgeving doelgericht wijzigen.

Optie 1a: in de hele EU het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen voor eigen rekening toestaan.

Optie 1b: het gebruik van vrachtvoertuigen die een ondernemer heeft gehuurd in een andere lidstaat dan die waar hij is gevestigd, voor een bepaalde tijd (drie tot vier maanden) toestaan, bv. om tijdelijke of seizoensgebonden pieken in de vraag te beantwoorden.

Optie 1c: een combinatie van optie 1a en optie 1b.

Optie 2: voor het gebruik van gehuurde voertuigen dezelfde (of ten minste geen strengere) regels toepassen als voor de voertuigen die eigendom zijn van de onderneming.

Optie 1c draagt de voorkeur weg omdat zij het doeltreffendst alle vastgestelde problemen aanpakt zonder verder te gaan dan nodig is. Zij is beter dan optie 2 omdat die laatste geen oplossing biedt voor de mengelmoeis van regels voor het gebruik van gehuurde voertuigen in de EU. De verschillende regels van de lidstaten zouden in dat geval blijven gelden zolang gehuurde voertuigen er niet door in een slechtere positie verzeilen dan voertuigen die eigendom zijn van de ondernemer (bv. vereisten met betrekking tot de herinschrijving van een voertuig dat is gekocht/gehuurd in een andere lidstaat).

Door te kiezen voor de voorkeursoptie zouden de exploitatiekosten van vrachtvervoerders in de EU tegen 2030 dalen met 158 miljoen EUR. Voor een ondernemer die van eigen voertuigen overschakelt op gehuurde voertuigen, zouden de bedrijfskosten met ongeveer 2 % dalen. Bovendien zou dat de sector voor de verhuur en leasing van voertuigen 81 miljoen EUR opbrengen, waardoor het totale jaarlijkse economische voordeel in 2030 ongeveer 240 miljoen EUR zou bedragen. Ook zouden er bijna 5 000 extra banen worden gecreëerd, 2 900 in de sector voor de verhuur en leasing van voertuigen en 1 700 in de sector voor vrachtvervoer over de weg.

- **Gezonde regelgeving en vereenvoudiging**

Het voorstel maakt deel uit van het Refit-programma van de Commissie. Doel is de regels voor het gebruik van gehuurde voertuigen te vereenvoudigen. Als de markt wordt geopend voor het gebruik van gehuurde voertuigen voor eigen rekening, vallen alle beperkingen weg, waardoor ondernemers minder nalevingskosten moeten betalen. Een eensluidend kader voor het gebruik van voertuigen die in een andere lidstaat zijn gehuurd (ten minste tot vier maanden) zal juridische duidelijkheid verschaffen en ondernemers 12,8 miljoen EUR minder kosten voor het uitschrijven en opnieuw inschrijven van hun voertuig.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend⁸.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Op de uitvoering van deze richtlijn zal nauwlettend worden toegezien. De Commissie zal uiterlijk vijf jaar na het verstrijken van de omzettingstermijn een verslag indienen over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn. Doordat deze richtlijn het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen

⁸ Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391).

verder liberaliseert, zal zij naar verwachting de markt voor gehuurde voertuigen aanzwengelen en zorgen voor lagere kosten, meer flexibiliteit en meer rentabiliteit voor ondernemers. De relevante informatie moet worden ingezameld bij nationale bevoegde instanties en vertegenwoordigers van verhuur- en leasingbedrijven, en via een enquête onder wegvervoerders. Ook de nationale elektronische registers van wegvervoerders zullen wellicht nuttige informatie opleveren. Aangezien vervoerders het kenteken van de voertuigen waarover zij beschikken in de toekomst zullen moeten vermelden, zou het eenvoudig moeten zijn om via die registers een overzicht te krijgen van het aandeel in het buitenland geregistreerde voertuigen in hun wagenpark.

- **Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel**

De voornaamste punten van het voorstel zijn:

Wijziging van artikel 2 van Richtlijn 2006/1/EG

Artikel 2 voorziet in een kader voor de regels die de lidstaten toepassen op het gebruik van gehuurde voertuigen op hun eigen grondgebied door ondernemingen die zijn gevestigd op het grondgebied van een andere lidstaat. In dit verband is de beperking van het toepassingsgebied van dit artikel tot "het vervoer tussen lidstaten" achterhaald, omdat gehuurde voertuigen ook kunnen worden ingezet voor cabotage in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1072/2009.

Volgens de huidige bepalingen is het de lidstaten toegestaan om het gebruik te beperken van voertuigen die zijn gehuurd in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die de voertuigen huurt, is gevestigd. Daardoor ontstaat in de hele EU een mengelmoeis van regels en heerst juridische onzekerheid, waardoor ondernemingen dan weer worden verhinderd om voordeel te halen uit potentieel economisch aantrekkelijker huurovereenkomsten in andere landen. Daarom wordt voorgesteld om ondernemingen toe te staan in de hele EU gebruik te maken van voertuigen die zij om het even waar in de EU hebben gehuurd.

Omdat belastingtarieven voor voertuigen nog altijd aanzienlijk verschillen in de EU en om fiscale verstoringen te vermijden, mogen lidstaten op hun grondgebied de gebruiksduur beperken van voertuigen die zijn gehuurd in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die de voertuigen huurt is gevestigd, maar tot niet minder dan vier maanden. Die minimumperiode van vier maanden moet ervoor zorgen dat voertuigen die zijn gehuurd (en ingeschreven) in een andere lidstaat kunnen worden ingezet om met name seizoensgebonden, tijdelijke of kortetermijnpieken in de vraag op te vangen of om defecte of beschadigde voertuigen te vervangen.

Wijziging van artikel 3 van Richtlijn 2006/1/EG

Artikel 3 voorziet in een kader voor de regels die de lidstaten toepassen op het gebruik van gehuurde voertuigen door ondernemingen die op hun eigen grondgebied zijn gevestigd. De huidige bepalingen zijn van toepassing op gehuurde voertuigen die zijn ingeschreven of legaal in het verkeer zijn gebracht in de lidstaat zelf, "mits aan de in artikel 2 gestelde voorwaarden is voldaan". Aangezien het gewijzigde artikel 2 het gebruik toestaat van gehuurde voertuigen die in om het even welke lidstaat zijn ingeschreven of legaal in het verkeer zijn gebracht, wordt lid 1 gewijzigd om die inconsistentie weg te nemen. Het moet mogelijk zijn om een voertuig te gebruiken dat is ingeschreven of overeenkomstig de wetgeving in het verkeer is gebracht in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd, niet alleen voor vervoer in om het even welke andere lidstaat (in overeenstemming

met het gewijzigde artikel 2) maar ook voor vervoer in de lidstaat waar de onderneming die het voertuig huurt, is gevestigd.

Lid 2 wordt geschrapt omdat de lidstaten niet langer vrij mogen zijn om het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen voor eigen rekening te beperken. In de hele EU moet het ondernemingen zijn toegestaan om gehuurde voertuigen te gebruiken voor eigen rekening en te profiteren van de daaraan verbonden voordelen. Zij mogen niet worden beperkt tot het gebruik van voertuigen die hun eigendom zijn of tot het uitbesteden van vervoersopdrachten aan ondernemingen die dergelijke diensten voor rekening van derden verstrekken. Voertuigen die eigendom zijn van ondernemingen die ze voor eigen rekening gebruiken, zijn vaak onderbenut en doorgaans ouder, onveiliger en vervuilender dan gehuurde voertuigen.

Nieuw artikel 5 bis van Richtlijn 2006/1/EG

Deze richtlijn is een stap in de richting van de openstelling van de markt voor het gebruik van gehuurde voertuigen voor vrachtvervoer over de weg. Door het gebruik toe te staan van een voertuig dat in een andere lidstaat is gehuurd dan die waar de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd, ten minste voor een periode van vier maanden, en door de beperkingen op te heffen op het gebruik van gehuurde vrachtvoertuigen voor eigen rekening, opent de richtlijn nieuwe mogelijkheden voor zowel ondernemingen die voertuigen huren als voor ondernemingen die actief zijn in de verhuur- en leasingsector in de hele EU.

De uitvoering en gevolgen van deze nieuwe richtlijn en de impact ervan op vervoerders die voor eigen rekening of voor rekening van derden rijden en op de sector voor verhuur en leasing van voertuigen, moet door de Commissie worden beoordeeld in een verslag. Dat moet gebeuren zodra voldoende bewijsmateriaal voorhanden is, dat wil zeggen vijf jaar na het verstrijken van de omzettingstermijn (zes en een half jaar nadat de nieuwe richtlijn in werking is getreden). Op basis van dat verslag zal de Commissie oordelen of nog meer maatregelen moeten worden genomen.

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad³ voorziet in een minimumniveau van marktopenstelling voor het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg.
- (2) Het gebruik van gehuurde voertuigen kan de kosten verlagen van ondernemingen die goederen voor eigen rekening of voor rekening van derden vervoeren en tegelijk hun operationele flexibiliteit verhogen. De richtlijn kan daardoor bijdragen tot een stijging van de productiviteit en de concurrentiekracht van de betrokken ondernemingen. Aangezien gehuurde voertuigen doorgaans jonger zijn dan het gemiddelde wagenpark, zijn ze bovendien veiliger en minder vervuילend.
- (3) Door Richtlijn 2006/1/EG kunnen ondernemingen niet ten volle profiteren van de voordelen van het gebruik van gehuurde voertuigen. De richtlijn staat de lidstaten toe het gebruik voor eigen rekening te beperken van gehuurde voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van meer dan zes ton. De lidstaten hoeven bovendien het gebruik van een gehuurd voertuig op hun eigen grondgebied niet toe te staan als het voertuig is ingeschreven of overeenkomstig de wetgeving in het verkeer is gebracht in een andere lidstaat dan die waar de onderneming die het voertuig huurt, is gevestigd.

¹ PB C , , blz. .

² PB C , , blz. .

³ 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 (gecodificeerde versie) (PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82).

- (4) Opdat ondernemingen meer zouden kunnen profiteren van de voordelen van het gebruik van gehuurde voertuigen, moeten zij voertuigen kunnen gebruiken die zijn gehuurd in om het even welke lidstaat en niet alleen in de lidstaat waar zij zijn gevestigd. Zo zou het voor hen gemakkelijker worden om met name seizoensgebonden, tijdelijke of kortetermijnpieken in de vraag te beantwoorden of defecte of beschadigde voertuigen te vervangen.
- (5) Het belastingniveau voor het wegvervoer verschilt in de Unie nog altijd aanzienlijk. Om fiscale verstoringen te vermijden, blijven bepaalde beperkingen bijgevolg gerechtvaardigd, ook al hebben zij onrechtstreeks gevolgen voor de vrije verstrekking van verhuurdiensten voor voertuigen. Bijgevolg moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om de tijdsduur te beperken tijdens welke een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat dan die waarin de onderneming die het voertuig huurt is gevestigd, kan worden gebruikt op hun respectieve grondgebied.
- (6) Om het vervoer voor eigen rekening vlotter te laten verlopen, mag het de lidstaten niet langer zijn toegestaan de mogelijkheid om gehuurde voertuigen voor dergelijk vervoer te gebruiken, te beperken.
- (7) De Commissie moet toezien op de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn en daarover verslag uitbrengen. Elke toekomstige actie op dit gebied moet op basis van dat verslag in overweging worden genomen.
- (8) Aangezien de doelstellingen van deze verordening niet voldoende door de lidstaten alleen kunnen worden verwezenlijkt maar, wegens de grensoverschrijdende aard van het wegvervoer en de kwesties die deze richtlijn moet behandelen, beter kunnen worden verwezenlijkt op het niveau van de Unie, mag de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is voor de verwezenlijking van die doelstellingen.
- (9) Richtlijn 2006/1/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBER DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2006/1/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) de aanhef wordt vervangen door:

"Elke lidstaat staat op zijn grondgebied het gebruik toe van voertuigen die zijn gehuurd door ondernemingen die zijn gevestigd op het grondgebied van een andere lidstaat, mits:";
 - ii) punt a) wordt vervangen door:

"a) het voertuig overeenkomstig de wetgeving van een lidstaat is ingeschreven of in het verkeer is gebracht;";
 - b) het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

"1 bis. Als het voertuig niet is ingeschreven of in het verkeer is gebracht overeenkomstig de wetgeving van de lidstaat waar de onderneming die het voertuig

huurt is gevestigd, mag een lidstaat de gebruiksduur van het gehuurde voertuig op zijn grondgebied beperken. De lidstaat zal in dergelijk geval het gebruik echter toestaan voor ten minste vier maanden binnen een kalenderjaar."

- 2) artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat hun ondernemingen gehuurde voertuigen voor het vervoer van goederen over de weg kunnen gebruiken onder dezelfde voorwaarden die gelden voor voertuigen die hun eigendom zijn, mits aan de voorwaarden van artikel 2 is voldaan."

- 3) het volgende artikel 5 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 5 bis

Uiterlijk [PB: gelieve de datum in te voegen waarop de omzettingstermijn van de richtlijn vijf jaar is verstreken] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering en de gevolgen van deze richtlijn. Het verslag bevat onder meer informatie over het gebruik van voertuigen die zijn gehuurd in een andere lidstaat dan die waarin de onderneming die het voertuig huurt, is gevestigd. Op grond van dat verslag oordeelt de Commissie of aanvullende maatregelen moeten worden voorgesteld."

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [PB: gelieve de datum 18 maanden na de inwerkingtreding in te voegen] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement
De voorzitter*

*Voor de Raad
De voorzitter*