



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 1 juni 2017
(OR. en)

9668/17
ADD 1

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0123 (COD)**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	1 juni 2017
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	SWD(2017) 195 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009 teneinde ze aan te passen aan de ontwikkelingen in de sector

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2017) 195 final.

Bijlage: SWD(2017) 195 final

Brussel, 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN
DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009 en Verordening (EG) nr. 1072/2009
teneinde ze aan te passen aan de ontwikkelingen in de sector**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Samenvatting
Effectbeoordeling van de herziening van Verordening (EG) nr. 1071/2009 betreffende de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer en Verordening (EG) nr. 1072/2009 betreffende de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg
A. Behoeftte aan maatregelen
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
De belangrijkste problemen zijn: • Factoren die de eerlijke concurrentie tussen ingezet en niet-ingezet vervoerondernemers ondermijnen. • Hoge kosten voor de sector en voor de handhavingsautoriteiten van de EU-lidstaten. Deze problemen vloeien voort uit: • Onsamenvhangende en ondoeltreffende handhaving. • Tekortkomingen van de regels. • verschillen in het toepassingsgebied van de regels. Deze problemen treffen vooral vervoerders en hun werknemers, maar ook andere personen die betrokken zijn bij de vervoersketen, zoals verzenders, expediteurs en eindgebruikers.
Wat is het streefdoel?
De algemene doelstellingen van de actie zijn: • Evenwichtige concurrentieverhoudingen tussen ingezet en niet-ingezet vervoerders helpen tot stand brengen. • De kosten voor bedrijven verlagen en efficiënte handhaving van de regels. De twee specifieke doelstellingen zijn: • coherente en consequente monitoring en handhaving van de bestaande regels in de lidstaten. • De regels beter omschrijven en de beschikbare opties voor de lidstaten beperken.
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?
Het is onwaarschijnlijk dat de tekortkomingen van de regels worden verholpen als de EU niet optreedt. De 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. Om tot een uniformer handhavingsniveau en vergelijkbare handhavingspraktijken te komen, moet de EU regels vaststellen om de handhaving gemakkelijker en efficiënter te maken en een minimumniveau van handhaving eisen dat gemeenschappelijk is voor alle lidstaten.
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo neen, waarom niet?
Optie 1: <u>Verduidelijking van het rechtskader</u> : maatregelen om bestaande dubbelzinnigheden te verduidelijken en de regels verder te specificeren, zonder ze substantieel te wijzigen.
Optie 2: <u>Versterking van de handhaving</u> : deze optie omvat, naast de maatregelen in optie 1, maatregelen om de handhaving te versterken.
Optie 3: <u>Uitgebreide herziening van de regels</u> : deze optie omvat, naast de eerder genoemde maatregelen, verdere maatregelen die het bestaande rechtskader substantieel wijzigen.
Optie 4 - horizontaal: <u>Uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordeningen</u> : 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.
Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

Er bestaat een ruime consensus over de meeste maatregelen die tot doel hebben bestaande concepten verder te verduidelijken en te specificeren en de handhavingsregels te versterken. De meningen zijn verdeeld over belangrijke maatregelen die de concurrentiepositie van vervoerders uit verschillende lidstaten kunnen veranderen. Lidstaten met hoge lonen, gesteund door vakbonden, zijn meestal voorstander van striktere cabotageregels, terwijl lidstaten met lage lonen, gesteund door de meeste verenigingen van wegvervoerders, meestal voorstander zijn van een verdere liberalisering van de cabotageregels.
C. Effecten van de voorkeursoptie
Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?
- Besparingen voor het bedrijfsleven door het gebruik van elektronische vervoersdocumenten en duidelijker regels (3-5 miljard EUR voor de EU-28 in de periode 2020-2035). - Effectievere monitoring en handhaving van de regels en minder inbreuken. Een verwachte afname van het aantal inbreuken op de cabotageregels met maximaal 62 % en een beperking van het risico op brievenbusmaatschappijen met ongeveer 10 %. - Coherente toepassing van de regels in de gehele EU-28. - Betere arbeidsomstandigheden voor chauffeurs.
Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?
- Hogere uitvoerings- en handhavingskosten voor de lidstaten (65-166 miljoen EUR voor de EU-28 in de periode 2020-2035). - De gedeeltelijke toepassing van de regels op lichte bedrijfsvoertuigen zal extra kosten veroorzaken voor bedrijven (een stijging van de werkingskosten met 4-10 %).
Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?
De meeste maatregelen zullen naar verwachting geen specifieke gevolgen hebben voor het mkb. De gedeeltelijke uitbreiding van de regels tot lichte bedrijfsvoertuigen kan echter een grotere invloed hebben op zeer kleine vervoerders, aangezien zij meer gebruikmaken van lichte bedrijfsvoertuigen.
Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?
Zoals hierboven vermeld, extra handhavingskosten voor de lidstaten.
Zijn er nog andere significante gevolgen?
Geen significante gevolgen voor het milieu of voor het algemene niveau van werkgelegenheid in de EU. Synergieën met het sociaal initiatief, namelijk: 1) maatregelen die tot doel hebben de handhaving te verbeteren; en 2) de combinatie van de nieuwe cabotageregels met de in het kader van het sociaal initiatief geplande tijdgebaseerde aanpak voor de terbeschikkingstelling van werknemers zullen de handhaving van beide reeksen regels vergemakkelijken.
Evenredigheid
De voorkeursoptie gaat niet verder dan wat nodig is om het oorspronkelijke probleem op te lossen en te voldoen aan de doelstellingen van het initiatief.
D. Follow-up
Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?
Er is een evaluatie van de wijzigingsverordening gepland voor 2025, op voorwaarde dat ze in 2020 in werking treedt.