



WEGVERVOER: HARMONISATIE VAN DE WETGEVING

De totstandkoming van één Europese vervoersmarkt is niet mogelijk zonder harmonisatie van de in de lidstaten geldende wetgeving. De door de Europese Unie genomen maatregelen zijn van fiscale, technische, administratieve en sociale aard.

RECHTSGROND EN DOELSTELLINGEN

Titel VI van het Verdrag van Lissabon, en met name artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Voor een gemeenschappelijk wegvervoerbeleid dat de mededingingsvoorwaarden in stand houdt en de vrijheid van dienstverrichting waarborgt, is harmonisatie van de relevante in de lidstaten geldende wetgeving vereist. Dit geldt niet alleen voor belastingen (btw, wegenbelasting, belasting op minerale oliën) en staatssteun, maar ook voor technische normen (maximaal toegestane afmetingen en gewichten), sociale voorschriften en maatregelen ter bescherming van het milieu.

RESULTATEN

A. Fiscale en technische harmonisatie

1. Accijnsstelsel en infrastructuurheffingen

Op 8 juli 2008 stelde de Europese Commissie een pakket initiatieven voor om het vervoer groener te maken ([het pakket "groener vervoer"](#)), dat een transparant en algemeen toepasbaar model voor de berekening van alle externe kosten bevatte, met inbegrip van de kosten op het gebied van milieu, geluidshinder, congestie en gezondheid. Het diende als basis voor de berekening van de gebruiksrechten van de infrastructuur in het kader van de herziening van [Richtlijn 1999/62/EG](#) van 17 juni 1999 (ook wel bekend als de Eurovignet-richtlijn) en vormde de opzet voor een strategie voor de geleidelijke toepassing van dit model op alle vervoerswijzen.

De Eurovignet-richtlijn blijft de referentie voor de toerekening van de infrastructuurkosten aan vervoersondernemingen. Die richtlijn is gewijzigd bij [Richtlijn 2006/38/EG](#) van 17 mei 2006 en [Richtlijn 2011/76/EU](#) van 27 september 2011. De Eurovignet-richtlijn is gebaseerd op het beginsel dat de vervuiler betaalt en op de internalisering van de externe kosten van wegvervoer. De richtlijn is bedoeld om ervoor te zorgen dat de kosten van het gebruik van de infrastructuur door zware vrachtvoertuigen worden weerspiegeld in de heffingen.

In het kader van de op 31 mei 2017 gepubliceerde wetgevingsagenda van de Commissie "Europa in beweging" liggen twee nieuwe voorstellen voor de wijziging



van de Eurovignet-richtlijn op tafel: een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (overeenkomstig de COD – gewone wetgevingsprocedure ([COM\(2017\) 0275](#))) en een voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen (overeenkomstig de CNS – raadplegingsprocedure ([COM\(2017\) 0276](#))).

Een ander punt dat is opgenomen in de wetgevingsagenda van 2017 "Europa in beweging" is een voorstel voor een richtlijn van het Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie ([COM\(2017\) 0280](#)). Het voorstel werd na voltooiing van de medebeslissingsprocedure goedgekeurd en vervolgens als [Richtlijn 2019/520/EU](#) gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

2. Emissienormen

In [Verordening \(EG\) nr. 443/2009](#) en [Verordening \(EU\) nr. 510/2011](#) werden als onderdeel van een geïntegreerde aanpak voor het verminderen van de CO₂-uitstoot emissienormen vastgesteld voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Deze verordeningen werden vervolgens gewijzigd bij [Verordening \(EU\) nr. 333/2014](#) van 11 maart 2014 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 443/2009 teneinde de modaliteiten vast te stellen voor het bereiken van de 2020-doelstelling om de CO₂-emissies van nieuwe personenauto's te verminderen en bij [Verordening \(EU\) nr. 253/2014](#) van 26 februari 2014 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 510/2011 tot vaststelling van de modaliteiten voor het halen van de 2020-doelstelling inzake de reductie van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen.

Een nieuw voorstel inzake emissienormen voor nieuwe personenauto's en voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen ([COM\(2017\) 0676](#)) tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking), waarbij Verordening (EG) nr. 443/2009, [2007/0297\(COD\)](#) en Verordening (EU) nr. 510/2011, [2009/0173\(COD\)](#) worden ingetrokken, is bedoeld om normen voor de vermindering van emissies vast te stellen voor 2025 en 2030. De medebeslissingsprocedure is nu afgerond en de handeling is goedgekeurd. De handeling moet nog in het Publicatieblad van de Europese Unie verschijnen [2017/0293\(COD\)](#).

3. Maximaal toegestane afmetingen en gewichten

[Richtlijn 96/53/EG](#) van 25 juli 1996, waarin de maximaal toegestane afmetingen en gewichten van wegvoertuigen in het nationale en het internationale verkeer zijn vastgesteld, is de referentietekst voor de afmetingsnormen voor vrachtwagens die tussen de lidstaten rijden. Artikel 4 van de richtlijn staat evenwel nationale afwijkingen toe, namelijk de verkeersdeelname van langere en zwaardere voertuigen dan de in de bijlage bij de richtlijn vermelde grenswaarden (18,75 m en 40 t) voor het verrichten van vervoer dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoerssector (bijvoorbeeld vervoer in de bosbouw en de bosbouwindustrie). De



lidstaten moeten de Commissie in kennis stellen van de maatregelen die zij treffen, waarna deze ontheffingen verleent.

Deze richtlijn werd aangevuld en gewijzigd bij [Richtlijn 97/27/EG](#) van 22 juli 1997 (die vervolgens werd vervangen door Verordening (EG) nr. 661/2009 van 13 juli 2009) en [Richtlijn 2002/7/EG](#) van 18 februari 2002, die de harmonisatie beoogden van de maximale afmetingen van bussen om het vrije verkeer in de Unie en vooral een goed werkende cabotage op het gebied van het personenvervoer mogelijk te maken.

Richtlijn 96/53/EG werd gewijzigd bij [Richtlijn \(EU\) 2015/719](#) van 29 april 2015, waarin voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen de in het nationale en internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten werden vastgesteld.

Onlangs diende de Commissie een voorstel in voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad ([COM\(2018\) 0275](#)) tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van de Raad wat betreft de termijn voor de uitvoering van de speciale voorschriften voor de maximumlengte in het geval dat cabines betere prestaties op het vlak van aerodynamica, energie-efficiëntie en veiligheid leveren. In maart 2019 heeft het Parlement zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld. De medebeslissingsprocedure loopt nog [2018/0130\(COD\)](#).

B. Administratieve harmonisatie

1. Wettelijke verplichtingen betreffende de bestuurder

Bij [Richtlijn 91/439/EEG](#) van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs werden het formaat van rijbewijzen en de voertuigcategorieën geharmoniseerd, werd het beginsel van onderlinge erkenning ingevoerd en werden basisvereisten met betrekking tot gezondheid en rijvaardigheid vastgelegd. [Richtlijn 96/47/EG](#) van 23 juli 1996 voorzag in een alternatief creditcardformaat voor rijbewijzen. De derde richtlijn betreffende het rijbewijs ([Richtlijn 2006/126/EG](#) van 20 december 2006, waarbij Richtlijn 91/439/EEG werd ingetrokken) schrijft dit formaat voor voor alle rijbewijzen die vanaf 19 januari 2013 in de Unie worden afgegeven. Bovendien moeten alle in omloop zijnde papieren rijbewijzen in geval van vernieuwing of ten laatste in 2033 worden vervangen door het nieuwe formaat, namelijk de plastic kaart. Alle nieuwe rijbewijzen zullen een vaste geldigheidsduur hebben (tussen 10 en 15 jaar voor motorfietsen en auto's, afhankelijk van het land, en van 5 jaar voor vrachtwagens en bussen) en zullen in de gehele Unie geldig zijn. Met harmonisatie moeten de volgende doelen worden bereikt: fraude bestrijden, rijbewijstoerisme beperken, het vrije verkeer garanderen en de verkeersveiligheid verhogen.

Op 1 februari 2017 publiceerde de Commissie een voorstel voor Richtlijn (EU) 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs ([COM\(2017\) 0047](#)). De richtlijn is op 2 mei 2018 in het [Publicatieblad](#) verschenen.

Sinds 4 december 2011 wordt het bestuurdersattest geregeld bij [Verordening \(EG\) nr. 1072/2009](#) van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels



voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg. Deze wetgeving vervangt [Verordening \(EG\) nr. 484/2002](#) tot wijziging van [Verordeningen \(EEG\) nr. 881/92](#) en [\(EEG\) nr. 3118/93](#) van de Raad. Het bestuurdersattest is een uniform document dat de officiële bevestiging inhoudt dat de bestuurder van een voertuig dat gebruikt wordt voor goederenvervoer over de weg tussen lidstaten ofwel op wettige wijze in dienst is bij de betreffende EU-vervoerondernemer in de lidstaat waarin de ondernemer is gevestigd, ofwel op wettige wijze ter beschikking staat van deze ondernemer.

2. Voertuigregistratie

[Richtlijn 1999/37/EG](#) van 29 april 1999 (die is gewijzigd bij [Richtlijn 2003/127/EG](#) en opnieuw gewijzigd bij [Richtlijn 2014/46/EU](#) en is opgenomen in het pakket inzake technische controles) harmoniseert het kentekenbewijs van motorvoertuigen en vereenvoudigt daarmee de controle op de eigendom van voertuigen en de overdracht van voertuigen tussen ingezetenen van twee verschillende lidstaten. [Verordening \(EG\) nr. 2411/98](#) van 3 november 1998 (inzake de erkenning van het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan in het verkeer binnen de Gemeenschap) schrijft voor dat uiterst links op de kentekenplaten de retroflecterende Europese vlag en het onderscheidingsteken van de lidstaat van inschrijving zichtbaar moeten zijn.

C. Sociale harmonisatie wat betreft arbeidstijd, rijtijd en rusttijden

De vervoerssector was uitgesloten van het toepassingsgebied van [Richtlijn 93/104/EG](#) van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd. [Richtlijn 2002/15/EG](#) van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen heeft tot doel minimumvoorschriften inzake arbeidstijden vast te stellen, teneinde de gezondheid en veiligheid van bestuurders te verbeteren. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd bedraagt, volgens de richtlijn, 48 uur. Die tijd kan worden verhoogd tot 60 uur, mits over een periode van vier maanden het gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden. De maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijd, de onderbrekingen en de minimale dagelijkse rusttijden zijn geregeld bij [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) van 15 maart 2006, waarbij [Verordening \(EEG\) nr. 3820/85](#) van 20 december 1985 werd ingetrokken. De verordening is van toepassing op bestuurders van voertuigen voor het vervoer van goederen (voertuigen van meer dan 3,5 ton) of van personen (meer dan 9 plaatsen). In de verordening werd ook voorzien in frequentere rustpauzes en werden de mogelijkheden voor controle en sancties verbeterd en vereenvoudigd. Bij [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) werd ook [Verordening \(EEG\) nr. 3821/85](#) van 20 december 1985 gewijzigd en werd de digitale tachograaf verplicht gesteld. Aangezien de digitale tachograaf fraudebestendig is, wordt de opsporing van inbreuken op de sociale wetgeving van de EU eenvoudiger. Bij [Richtlijn 2006/22/EG](#) van 15 maart 2006 zijn de minimumvoorwaarden vastgesteld voor de uitvoering van voornoemde verordeningen en het minimale aantal controles die de lidstaten dienen uit te voeren om toezicht te houden op de naleving van de rij-, pauze- en rusttijden (ten minste 3 % van de werkdagen van bestuurders in 2010). [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) hangt ook samen met [Verordening \(EU\) nr. 165/2014](#), waarin de voorschriften voor tachografen zijn vastgesteld. Dankzij de vervanging van de analoge tachograaf door de



digitale tachograaf is het nu mogelijk om een veel grotere hoeveelheid gegevens sneller en nauwkeuriger te controleren en kunnen de lidstaten aldus beduidend meer controles uitvoeren. Bij [Verordening \(EG\) nr. 1073/2009](#) van 21 oktober 2009 is in het kader van het wegtransportpakket van 2009 [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) gewijzigd teneinde de 12-dagenregel voor het vervoer van passagiers weer in te voeren. Daarmee kunnen de bestuurders van touringcars die een eenmalige incidentele vervoerdienst voor passagiers verrichten de wekelijkse rustdag opnemen na 12 dagen onafgebroken werk (in plaats van maximaal 6 dagen onafgebroken werk), mits het gaat om het internationale incidentele vervoer van passagiers waarbij minstens één rustperiode van 24 uur in acht wordt genomen. De vrijstelling is alleen toegestaan onder strikte voorwaarden die de verkeersveiligheid garanderen en de bestuurders verplichten onmiddellijk voor en na deze dienst wekelijkse rusttijden te nemen. Vanaf 1 januari 2014 komen daar nog andere voorwaarden bij: het voertuig dient dan uitgerust te zijn met een digitale tachograaf en, indien tussen 22 00 en 6 00 uur wordt gereden, mag ofwel dezelfde chauffeur slechts drie uur aaneen rijden, ofwel moeten er meerdere chauffeurs aan boord van het voertuig zijn. [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) wordt aangevuld door andere wetgeving inzake het wegvervoer, waaronder [Richtlijn 2002/15/EG](#) en [Richtlijn 2006/22/EG](#), met name wat betreft de arbeidstijd en handhaving.

Op 31 mei 2017 publiceerde de Commissie haar wetgevingspakket "Europa in beweging", dat een voorstel omvatte voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van [Verordening \(EG\) nr. 561/2006](#) wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en [Verordening \(EU\) nr. 165/2014](#) wat betreft positionering door middel van tachografen ([COM\(2017\) 0277](#)). In het kader van het pakket "Europa in beweging" uit 2017 publiceerde de Commissie ook een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van [Richtlijn 2006/22/EG](#) wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot [Richtlijn 96/71/EG](#) en [Richtlijn 2014/67/EU](#) voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoerssector ([COM\(2017\) 0278](#)). In april 2019 heeft het Parlement zijn besluit over beide voorstellen in eerste lezing vastgesteld. De medebeslissingsprocedure loopt nog.

ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT

In het kader van zijn wetgevingsbevoegdheden heeft het Parlement zich in beginsel achter de meeste harmonisatievoorstellen van de Commissie geschaard, terwijl het tegelijkertijd de nadruk legde op bepaalde aspecten waaraan het in het bijzonder belang hechtte. Bij de laatste herziening van de Eurovignet-richtlijn heeft het Parlement het belang van de milieuaspecten ervan benadrukt, met het resultaat dat tolheffingen sinds de tweede helft van 2013 ook de kosten van geluidshinder en luchtverontreiniging kunnen dekken. Dit resultaat – dat volgens het Parlement wel het minste is om de toepassing van het beginsel van de vervuiler betaalt te waarborgen – werd bereikt dankzij de onwrikbare vastberadenheid van de commissie TRAN. In zijn [resolutie van 15 maart 2017](#) over de goedkeuring door de Commissie van het door Duitsland herziene plan voor de invoering van een tolheffing stelde het Parlement vast dat er een inbreukprocedure tegen Duitsland loopt vanwege indirecte discriminatie op basis van



nationaliteit, wat in strijd is met de Uniewetgeving en de fundamentele beginselen van de Verdragen.

In zijn [resolutie van 9 september 2015](#) getiteld "De tenuitvoerlegging van het [Witboek over vervoer uit 2011](#); inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit" verzocht het Parlement de Commissie om bijkomende wetgevende maatregelen voor te stellen op enkele van de hierboven genoemde gebieden. Het riep met name op tot een herziening van de derde rijbewijsrichtlijn ([Richtlijn 2006/126/EG](#)) met het oog op hogere eisen ten aanzien van de afgifte van het rijbewijs en de opleiding van bestuurders en een herziening van [Richtlijn \(EU\) 2015/719](#) van 29 april 2015 tot wijziging van [Richtlijn 96/53/EG](#) over de in het nationale en/of het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en gewichten.

Het Parlement heeft een aanzienlijke versterking van de controles op de rij- en rusttijden weten te bewerkstelligen, maar heeft ook steeds gepleit voor een daadwerkelijke sociale harmonisatie in de EU. Het Parlement verzocht in dit verband de Commissie om voor het einde van 2013 het regelgevingskader inzake rij- en rusttijden voor het personen- en goederenvervoer en de praktische toepassing daarvan opnieuw te evalueren en de toepassing en handhaving van de regels beter te harmoniseren. In het op 14 april 2014 goedgekeurde verslag over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg ([COM\(2014\) 0222](#)) werd ingegaan op de ontwikkeling van de markt voor goederenvervoer over de weg en werd de sociale dimensie van het goederenvervoer over de weg beschreven.

Op 16 oktober 2017 hielden de commissies TRAN en EMPL een gezamenlijke openbare hoorzitting over de arbeidsomstandigheden van mobiele werknemers in de vervoerssector. Hiernaast heeft de beleidsondersteunende afdeling voor Structuur- en Cohesiebeleid van het Parlement een studie gepubliceerd getiteld "[Research for TRAN Committee – Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions](#)" (Onderzoek voor de commissie TRAN – Wegvervoerders in de EU: sociale en arbeidsvoorwaarden), waarmee een studie uit 2013 werd bijgewerkt. In de studie wordt een analyse gemaakt van de sociale wetgeving die van toepassing is op en de arbeidsomstandigheden van beroepschauffeurs die werkzaam zijn in het goederenvervoer over de weg. De studie richt zich op de belangrijkste sociale vraagstukken die zich in dit vervoerssegment voordoen, waaronder rij- en rusttijden alsook praktische aspecten die direct van invloed zijn op de levenskwaliteit van chauffeurs, zoals werkgelegenheidsregelingen en inkomensniveaus.

Esteban Coito
04/2019

