

Vergaderjaar 2021–2022

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3305

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 maart 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het EU-voorstel: Mededeling over het standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van een richtlijn betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg COM (2022) 14.

De vragen en opmerkingen zijn op 16 februari 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 3 maart 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Minister

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Commissie instemt met het compromis, omdat het aansluit bij de doelstelling van het Commissie-voorstel om meer flexibiliteit mogelijk te maken. Deze leden willen weten welke gevolgen dit gaat hebben voor de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven. Deze leden willen weten of de Minister van mening is dat dit voorstel de concurrentiekracht van Nederland versterkt. Zij zien graag een overzicht met kosten en baten voor het bedrijfsleven tegemoet. Daarnaast willen deze leden weten hoe groot de Minister de kans acht dat deze richtlijn leidt tot minder belastinginkomsten, als de liberalisering van deze markt wordt gebruikt om nationale belastingen op voertuigen te ontwijken.

De leden van de VVD-fractie lezen dat een van de doelstellingen van dit voorstel was rechtszekerheid te verkrijgen voor het gebruik van gehuurde voertuigen in de hele Europese Unie (EU). Deze leden willen weten wat de inschatting is van de Minister ten aanzien van de extra kosten voor handhaving, vanwege een mogelijk effect van de richtlijn op controlemogelijkheden op andere terreinen.

Antwoord

Het voorstel beoogt het gebruik van gehuurde voertuigen te bevorderen waardoor ondernemingen die actief zijn in het internationaal goederenvervoer, eenvoudiger aan extra voertuigen kunnen komen bij bijvoorbeeld een seizoenspiek. Nederland legde al geen beperkingen op voor het huren van voertuigen. Voor Nederlandse ondernemers die ook vervoersactiviteiten verrichten in het buitenland komt er met dit voorstel nu ook meer flexibiliteit en daarmee naar verwachting een verhoogde concurrentiekracht.

Nederland legt op dit moment geen beperkingen op aan het huren van voertuigen uit andere lidstaten. Deze richtlijn zal daarom naar verwachting weinig effect hebben op de Nederlandse belastinginkomsten. Wel biedt de richtlijn lidstaten de mogelijkheid beperkingen op te leggen aan bijvoorbeeld het aantal voertuigen of de periode waarin er gehuurd mag worden. Of Nederland gebruik gaat maken van deze mogelijkheden zal na vaststelling van de richtlijn in overleg met uitvoeringsorganisaties en branchepartijen nader worden bepaald. Naar verwachting zullen deze consultaties nog voor het zomerreces starten zodat ik u hierover na het zomerreces nader kan informeren.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister wat zijn inschatting is ten aanzien van de extra kosten voor handhaving.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe groot hij de kans acht dat er een markt voor verhuur van oudere voertuigen ontstaat, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister al zicht heeft op de gevolgen voor de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven en de kosten en baten voor het bedrijfsleven.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister al zicht heeft op de mogelijke extra kosten voor uitvoeringsorganisaties. Zo ja, hoe kan de Minister deze kosten gaan beperken dan wel voorkomen?

Antwoord

Nederland legt op dit moment geen beperkingen op aan het huren van voertuigen uit andere lidstaten. De ILT verwacht daarom geen gevolgen voor de handhaving. Of Nederland als gevolg van deze richtlijn extra beperkingen wil opleggen en welke gevolgen dat heeft voor de handhaving, zal door de ILT in de uitvoerings- en handhavingstoets nader worden vastgelegd.

Volgens het advies van het Europees Economisch Sociaal Comité ten aanzien van deze richtlijn, zijn gehuurde voertuigen doorgaans nieuwer dan reeds aangeschafte voertuigen. Hiermee wordt een positieve impact verwacht op onder andere de verkeersveiligheid en het milieu¹. Uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van de gewijzigde richtlijn zal de Commissie een verslag uitbrengen over de effecten van de richtlijn. In dat verslag zal onder andere aandacht worden besteed aan de eventuele gevolgen voor de verkeersveiligheid en het milieu.

Het voorstel beoogt het gebruik van gehuurde voertuigen te bevorderen waardoor ondernemingen die actief zijn in het internationaal goederenvervoer, eenvoudiger aan extra voertuigen kunnen komen bij bijvoorbeeld een seizoenspiek. Het zal daarmee naar verwachting de concurrentiekracht verhogen.

De richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid beperkingen op te leggen aan bijvoorbeeld het aantal voertuigen of de periode waarin er gehuurd mag worden. Of Nederland gebruik gaat maken van deze mogelijkheden zal na vaststelling van de richtlijn in overleg met uitvoeringsorganisaties en branchepartijen nader worden bepaald. De handavings- en uitvoeringsorganisaties zullen gevraagd worden uitvoerings- en handhavingstoetsen te verrichten waarin zij de kosten in kaart zullen brengen.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie bekijkt deze richtlijn kritisch, aangezien door middel van dit voorstel «lidstaten niet langer vrij mogen zijn om het gebruik van gehuurde vrachtoertuigen voor eigen gebruik te beperken». Dit houdt in dat Nederland geen beperkingen mag stellen aan de huur van vrachtwagens uit het buitenland. Het lid vraagt zich af hoe de concurrentiepositie van Nederlandse ondernemingen gewaarborgd blijft met dit voorstel. In veel landen ligt het prijsniveau voor de huur van vrachtoertuigen lager dan in Nederland het geval is. Het EU-voorstel stelt dat het «geen gevolgen heeft voor de begroting van de Unie», maar rept met geen woord over de gevolgen voor de financieel-economische positie van individuele lidstaten.

Het lid van de BBB-fractie begrijpt dat binnen het concept van Europese vrijhandel een gelijk speelveld voor verhuurders van vrachtoertuigen passend is. Echter, het lid vraagt welke garantie er geboden wordt dat een voertuig uit een andere lidstaat niet veel vervuilender is dan voertuigen uit Nederland.

¹ Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het 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. (2018/C 129/11).

Antwoord

Het voorstel beoogt het gebruik van gehuurde voertuigen te bevorderen waardoor ondernemingen die actief zijn in het internationaal goederenvervoer, eenvoudiger aan extra voertuigen kunnen komen bij bijvoorbeeld een seizoenspiek. Nederland legde al geen beperkingen op voor het huren van voertuigen. Voor Nederlandse ondernemers die ook vervoersactiviteiten verrichten in het buitenland komt er met dit voorstel nu ook meer flexibiliteit en daarmee naar verwachting een verhoogde concurrentiekracht.

Volgens het advies van het Europees Economisch Sociaal Comité ten aanzien van deze richtlijn, zijn gehuurde voertuigen doorgaans nieuwer dan reeds aangeschafte voertuigen. Hiermee wordt een positieve impact verwacht op onder andere het milieu en de verkeersveiligheid². Uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van de gewijzigde richtlijn zal de Commissie een verslag uitbrengen over de effecten van de richtlijn. In dat verslag zal onder andere aandacht worden besteed aan de eventuele gevolgen voor het milieu en de verkeersveiligheid.

² Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het 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. (2018/C 129/11).