

Brussel, 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

**overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van
de Europese Unie**

over het

**het standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van een verordening tot
wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009, Verordening (EG) nr. 1072/2009 en
Verordening (EU) nr. 1024/2012 teneinde die aan te passen aan ontwikkelingen in de
wegvervoersector, van een verordening 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 en van een richtlijn
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 wegvervoersector en
tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012**

(Voor de EER relevante tekst)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

over het

het standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van een verordening tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1071/2009, Verordening (EG) nr. 1072/2009 en Verordening (EU) nr. 1024/2012 teneinde die aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector, van een verordening 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 en van een richtlijn 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 wegvervoersector en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1024/2012

(Voor de EER relevante tekst)

1. ACHTERGROND

Op 31 mei 2017 heeft de Commissie in het kader van het mobiliteitspakket "Europa in beweging" een omvattend pakket van drie wetgevingsvoorstellen aangenomen betreffende sociale aspecten van het wegvervoer en de interne wegvervoersmarkt in de Unie.

De drie wetgevingsvoorstellen in kwestie zijn:

- (1) een voorstel tot wijziging 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;
- (2) een voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer en Verordening (EG) nr. 165/2014 betreffende de tachograaf;
- (3) een voorstel tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG inzake minimumvereisten voor de controle op de naleving van de regels inzake rij- en rusttijden en tot vaststelling van sectorspecifieke regels voor de detachering van bestuurders (lex specialis bij Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers en Richtlijn 2014/67/EU inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG).

Indiening van het voorstel bij het Europees Parlement en de Raad
(documenten COM(2017)281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017)278 final – 2017/0121 (COD) en COM(2017)277 final

	1.6.2017
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	18.1.2018
Advies van het Comité van de Regio's:	1.2.2018
Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing:	4.4.2019
Vaststelling van het standpunt van de Raad:	7.4.2020

2. DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

De voorstellen van de Commissie hebben in het algemeen tot doel de arbeidsomstandigheden en sociale voorwaarden voor werknemers in het wegvervoer te verbeteren en er tegelijk voor te zorgen dat vervoersondernemingen meer op voet van gelijkheid concurreren.

Met haar voorstel tot herziening van de regels inzake de toegang tot het beroep en de markt wil de Commissie de regels in de eerste plaats verduidelijken en vereenvoudigen en de strijd aanbinden met brievenbusmaatschappijen, zonder noemenswaardige inperking van de openstelling van de markt.

Het voorstel tot herziening van de regels inzake rij- en rusttijden en tachografen heeft tot doel sommige bepalingen te verduidelijken en een aantal regels aan te passen aan de veranderende behoeften van de sector. Voorts wordt sterk ingezet op slimme handhaving van de sociale regels in het wegvervoer.

Het voorstel van de Commissie tot herziening van de handhavingsrichtlijn en tot vaststelling van specifieke regels voor detachering in het wegvervoer heeft tot doel een evenredige en adequate toepassing van de detacheringsregels te waarborgen, de handhaving te versterken en de administratieve samenwerking tussen de lidstaten op een meer gestructureerde en efficiënte manier te laten verlopen.

3. OPMERKINGEN OVER HET STANDPUNT VAN DE RAAD

Het standpunt dat de Raad op 7 april 2020 in eerste lezing heeft aangenomen, onderschrijft de voornaamste doelstellingen van de voorstellen van de Commissie om de arbeidsomstandigheden en sociale voorwaarden voor werknemers in het wegvervoer te verbeteren en er tegelijk voor te zorgen dat de concurrentie tussen vervoerders eerlijker verloopt.

Het standpunt van de Raad is om verschillende redenen een betekenisvolle stap voorwaarts ten opzichte van de huidige sociale regelgeving en de EU-regels inzake de interne wegvervoersmarkt:

- *Organisatie van de wekelijkse rusttijden*

De Commissie heeft voorgesteld de eisen inzake de wekelijkse rust aan te passen aan de feitelijke praktijk in de sector door meer flexibiliteit toe te staan bij de organisatie van de wekelijkse rusttijden, zodat bestuurders binnen een periode van vier weken twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden kunnen nemen. Het standpunt van de Raad handhaaft de doelstelling van het voorstel van de Commissie maar die flexibiliteit wordt beperkt tot bestuurders in het internationaal goederenvervoer en wordt gekoppeld aan bepaalde voorwaarden, d.w.z. de twee opeenvolgende verkorte

rusttijden moeten buiten de lidstaat van vestiging worden genomen, ze moeten vóór de volgende normale rusttijd worden gecompenseerd en de bestuurder moet om de drie weken naar huis terugkeren. Deze voorwaarden sporen met de doelstelling van de Commissie om meer flexibiliteit te bieden voor het goederenvervoer over lange afstand, en er tegelijkertijd voor te zorgen dat bestuurders regelmatig voor een langere rustperiode naar huis terugkeren. Wat het personenvervoer betreft, is de Commissie voornemens de organisatie van de rij- en rusttijden nader te bestuderen om na te gaan of er behoefte is aan specifieke regels.

- *Regelmatige terugkeer van de bestuurder*

De Commissie heeft voorgesteld om aan vervoersondernemingen de verplichting op te leggen om de activiteiten van bestuurders zodanig te organiseren dat zij ten minste om de drie opeenvolgende weken naar huis kunnen terugkeren voor een wekelijkse rusttijd. Op die manier wilde zij voorkomen dat bestuurders lange tijd in het buitenland werken, zonder de mogelijkheid te krijgen om naar hun familie terug te keren. Het standpunt van de Raad handhaaft de doelstelling van het Commissievoorstel. Dat bepaalt dat bestuurders binnen elke periode van vier opeenvolgende weken moeten terugkeren naar hun woonplaats of naar de exploitatievestiging van de werkgever waar de bestuurders normaal gezien gestationeerd zijn. In een overweging wordt verduidelijkt dat "bestuurders vrij [zijn] te bepalen waar zijn hun rusttijd willen doorbrengen". De periode wordt teruggebracht tot drie weken indien de bestuurder twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden heeft genomen. Het standpunt van de Raad gaat minder ver dan het voorstel van de Commissie. De Commissie erkent echter dat het standpunt van de Raad ingegeven is door dezelfde betrachting, namelijk ervoor zorgen dat internationale bestuurders die normaliter twee opeenvolgende verkorte wekelijkse rusttijden nemen aan het einde van de derde week naar huis kunnen terugkeren.

- *Verbod om de normale wekelijkse rusttijd in de cabine van het voertuig te nemen en veilige en beveiligde parkeerterreinen*

De Commissie heeft voorgesteld om, in overeenstemming met de rechtspraak, te verduidelijken dat bestuurders hun wekelijkse rusttijden niet in het voertuig kunnen nemen en dat de werkgever verplicht is voor een passend verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen te zorgen als de bestuurder zijn wekelijkse rusttijd niet op een privélocatie naar keuze kan nemen. Hiermee wilde zij de arbeidsomstandigheden van bestuurders verbeteren en ervoor zorgen dat zij goede rustomstandigheden krijgen. Het standpunt van de Raad handhaaft het voorstel van de Commissie en verbiedt dat de wekelijkse rusttijden in het voertuig wordt genomen. De Raad gaat verder dan het voorstel van de Commissie, door de Commissie opdracht te geven gedetailleerde normen te ontwikkelen voor veilige en beveiligde parkeerterreinen, d.w.z. door kwaliteitsnormen en een procedure voor de certificering van die parkeerterreinen vast te stellen. Het standpunt van de Raad beantwoordt volledig aan de doelstelling van de Commissie om adequate rustomstandigheden voor bestuurders te waarborgen en is in dit opzicht zelfs nog ambitieuzer.

- *Toepassing van de detachingsregels op het wegvervoer*

De Commissie heeft voorgesteld om specifieke criteria in te voeren voor de toepassing van de detachingsregels op het wegvervoer, waarbij rekening wordt gehouden met de zeer mobiele aard van de sector en waarbij een billijke vergoeding wordt gewaarborgd voor bestuurders die een aanzienlijke periode in het buitenland

werken. De Commissie heeft voorgesteld internationaal vervoer waarbij de detachering maximaal drie dagen per kalendermaand bedraagt vrij te stellen van de detacheringsregels inzake het minimumloon en het minimale aantal vakantiedagen, terwijl cabotagevervoer wel volledig onder de detacheringsregels zou blijven vallen. In het standpunt van de Raad wordt het beginsel van sectorspecifieke detacheringsregels voor het wegvervoer bevestigd maar de Raad stelt, als alternatief voor het door de Commissie voorgestelde systeem op basis van tijd, een systeem voor op basis van de activiteiten. Bilateraal vervoer, van of naar de lidstaat van vestiging van de exploitant, wordt volledig vrijgesteld van de toepassing van de detacheringsregels, terwijl die regels wel volledig van toepassing zouden zijn op derdelanden- en cabotagevervoer, dat zich buiten de lidstaat van vestiging van de exploitant afspeelt.

Er wordt ook voorzien in een uitzondering op de toepassing van de detacheringsregels voor aanvullende activiteiten die verband houden met bilaterale activiteiten. Voor goederenvervoer mag de bestuurder daarnaast één laad- en/of losactiviteit verrichten in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist, mits hij goederen niet in dezelfde lidstaat laadt en lost. Indien een in de lidstaat van vestiging aangevangen bilaterale vervoersactiviteit waarbij geen extra activiteit werd verricht, wordt gevolgd door een bilaterale vervoersactiviteit naar de lidstaat van vestiging, geldt de vrijstelling voor extra activiteiten voor ten hoogste twee extra laad- en/of losactiviteiten.

In het geval van passagiersvervoer in het kader van bilaterale activiteiten mag een bestuurder in de lidstaten of derde landen die hij doorkruist eenmaal passagiers laten in- of uitstappen, mits hij geen personenvervoersdiensten tussen twee locaties binnen de doorkruiste lidstaat aanbiedt. Dit geldt ook voor de terugreis.

De vrijstellingen van de detacheringsregels voor aanvullende activiteiten in verband met bilaterale activiteiten zullen van toepassing zijn vanaf de datum waarop bestuurders verplicht worden de gegevens over de grensoverschrijding handmatig in de tachograaf te registreren. Deze vrijstellingen vervallen vanaf de datum waarop voertuigen verplicht moeten zijn uitgerust met slimme tachografen die voldoen aan de vereisten inzake de registratie van grensoverschrijdingen en extra activiteiten.

In het standpunt van de Raad wordt ook verduidelijkt dat ondernemingen die niet in een lidstaat zijn gevestigd, voor de toepassing van de detacheringsregels geen gunstiger behandeling mogen krijgen dan in een lidstaat gevestigde ondernemingen, ook niet voor vervoersactiviteiten op grond van bilaterale of multilaterale overeenkomsten die toegang tot de EU-markt verlenen.

Tot slot verduidelijkt het standpunt van de Raad de toepassing van het concept van detachering voor lange termijn, dat is ingevoerd bij de herziene detacheringsrichtlijn (Richtlijn (EU) 2018/957), op het internationale vervoer over de weg. Detacheringsperioden in één lidstaat mogen niet worden gecumuleerd met in andere lidstaten gepresteerde perioden.

Net als het voorstel van de Commissie heeft het standpunt van de Raad tot doel ervoor te zorgen dat bestuurders die levensonderhoudskosten moeten dragen van andere lidstaten dan die waar zij wonen, overeenkomstig die kosten worden betaald en dus een passende levensstandaard kunnen genieten. De verduidelijkingen in het standpunt van de Raad met betrekking tot detacheringen op lange termijn en de toepassing van de detacheringsregels op derde landen zijn noodzakelijk en nuttig om de twijfels over de toepassing van de detacheringsregels door de lidstaten weg te

nemen. Om onnodige administratieve lasten voor de exploitanten te vermijden, heeft de Commissie ook specifieke administratieve vereisten voor de toepassing van de detacheringsregels in het wegvervoer voorgesteld. Het standpunt van de Raad handhaaft het voorstel van de Commissie en bepaalt dat het informatiesysteem voor de interne markt (IMI) zal worden gebruikt voor de uitwisseling van informatie tussen nationale autoriteiten en het indienen van detacheringsverklaringen door wegvervoerondernemingen. Het gebruik van het IMI zal de administratieve lasten voor zowel overheden als ondernemingen verder verminderen en draagt daarom bij aan de algemene doelstelling van het mobiliteitspakket.

- *Invoering van nieuwe technologie voor de tachograaf*

De Commissie heeft geen wijziging van de tachograafverordening voorgesteld. De Raad achtte het echter noodzakelijk om een nieuwe generatie "slimme" tachografen in te voeren om de positie van voertuigen die voor grensoverschrijdend vervoer worden gebruikt, beter te kunnen bepalen, waardoor de sociale- en internemarktregelgeving gemakkelijker kan worden gehandhaafd. In zijn standpunt specificeert de Raad een tijdschema voor de invoering van deze nieuwe technologie in nieuwe voertuigen (twee jaar vanaf de datum van goedkeuring van de technische specificaties) en in de bestaande vloot (aanpassing drie jaar na de datum van vaststelling van de technische specificaties voor alle voertuigen met een andere tachograaf dan de 1^{ste} generatie slimme tachograaf; vier jaar na de datum van vaststelling van de technische specificaties voor alle voertuigen met een slimme tachograaf van de 1ste generatie). Het standpunt van de Raad is volledig in overeenstemming met een kerndoelstelling van het mobiliteitspakket, namelijk een doeltreffende en efficiënte handhaving van de nieuwe sociale regels en de regels van de interne markt mogelijk maken.

- *Toepassing van regels inzake toegang tot het beroep en rij- en rusttijden voor lichte bedrijfsvoertuigen*

Om te zorgen voor een minimumniveau van professionalisering van vervoersondernemingen die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken en aldus de concurrentievoorwaarden tussen alle wegvervoerondernemers dichter bij elkaar te brengen, heeft de Commissie voorgesteld een aantal regels inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg uit te breiden tot ondernemingen die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken. Deze marktdeelnemers zouden concreet worden onderworpen aan de criteria inzake de werkelijke en duurzame vestiging en de vereiste financiële draagkracht. Het standpunt van de Raad handhaaft de uitbreiding van het toepassingsgebied van de regels inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer tot exploitanten die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken maar wenst alle regels op die exploitanten toe te passen. Die regels zijn echter alleen van toepassing op vervoersondernemingen die internationaal vervoer voor rekening van derden verrichten met bedrijfsvoertuigen met een de toelaatbare maximummassa van meer dan 2,5 ton. Bovendien breidt het standpunt van de Raad de regels inzake rij- en rusttijden en tachografen uit tot deze exploitanten. Het standpunt van de Raad beantwoordt aan de doelstelling van het voorstel van de Commissie om te streven naar een minimumniveau van professionalisering van exploitanten die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken en gelijke concurrentievoorwaarden tot stand te brengen tussen deze ondernemingen en exploitanten die zware vrachtvoertuigen gebruiken. Het standpunt van de Raad om deze exploitanten bovendien te onderwerpen aan de regels inzake rij- en rusttijden en tachografen is aanvaardbaar aangezien dit de verkeersveiligheid bij het gebruik van

dit type voertuigen voor internationaal vervoer voor rekening van derden ten goede zal komen.

- *Regels inzake cabotage*

De Commissie heeft voorgesteld de regels inzake cabotage te herzien door een onbeperkt aantal cabotageritten toe te staan binnen een periode van vijf dagen na het lossen van een internationaal inkomend vervoer in de lidstaat van ontvangst. Die regel zou de huidige beperking tot drie cabotageritten in zeven dagen vervangen en was bedoeld om de handhaving te vergemakkelijken, terwijl het bestaande niveau van openstelling van de markt grotendeels zou worden behouden. Het standpunt van de Raad handhaaft de huidige cabotagebeperkingen (3 cabotageritten in 7 dagen) en voert een afkoelingsperiode van vier dagen in gedurende welke exploitanten geen cabotageritten in dezelfde lidstaat mogen verrichten. De Raad volgt de door de Commissie voorgestelde aanpak niet, die vooral tot doel had de handhaving te vergemakkelijken. De handhaving van het huidige model voor cabotage maakt de handhaving moeilijker maar de Commissie is van oordeel dat de nieuwe generatie "slimme" tachografen waarin het standpunt van de Raad voorziet, het gemakkelijker zal maken om te controleren welk soort vervoer en hoeveel ritten een vervoersonderneming uitvoert. Dit moet de afdwingbaarheid van de cabotageregels in vergelijking met de huidige situatie verbeteren. De Commissie kan instemmen met het idee van een afkoelingsperiode om het probleem van "systematische cabotage" aan te pakken, d.w.z. exploitanten die opeenvolgende cabotageperiodes in dezelfde lidstaat presteren, door die lidstaat buiten en binnen te rijden, en zich niet houden aan de bij Verordening (EU) nr. 1072/2009 vastgestelde limieten, die in de gewijzigde tekst worden gehandhaafd.

- *Criteria voor de vestiging van bestuurders (Rome I)*

De Commissie heeft geen nieuwe vereisten voorgesteld in verband met de aanwerving van werknemers in verband met het criterium van een werkelijke en duurzame vestiging voor de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer. Het standpunt van de Raad omvat een nieuw vestigingscriterium. Dat schrijft voor dat exploitanten in de regel en op permanente basis moeten beschikken over een aantal bestuurders die normaal gesproken gestationeerd zijn in een exploitatievestiging in die lidstaat, in verhouding tot het volume vervoersactiviteiten dat de onderneming uitvoert. Het standpunt van de Raad is bedoeld om bij te dragen tot een toereikend personeelsbestand voor wat verondersteld wordt een duurzame en werkelijke vestiging te zijn. Het laat voldoende ruimte om de vrijheid van vervoersondernemingen om personeel aan te werven niet onnodig te beperken.

- *Uitvoeringstermijnen / toepassingsdata*

De Commissie heeft geen specifieke data voor de toepassing van de nieuwe regels voorgesteld. In het standpunt van de Raad is bepaald dat de verordening tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 van toepassing zal zijn 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening. Verordening (EG) nr. 1071/2009 in haar geheel en de verplichting om in het bezit te zijn van een communautaire vergunning in het kader van Verordening (EG) nr. 1072/2009 zullen echter pas 21 maanden na de inwerkingtreding van de wijzigingsverordening van toepassing zijn op exploitanten die internationaal vervoer verrichten met lichte bedrijfsvoertuigen van meer dan 2,5 ton. In de herziene handhavingsrichtlijn (Richtlijn 2006/22/EG) en de lex specialis inzake de detachering van werknemers is voor de lidstaten een termijn voor de omzetting in nationale maatregelen opgenomen

van 18 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn. Terwijl de herziene Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EG) nr. 165/2014 onmiddellijk na hun inwerkingtreding van toepassing zullen zijn, bevatten zij overgangsbepalingen voor de toepassing van de bepalingen inzake de uitrol van de slimme tachograaf (zie hierboven) en de toepassing van de regels op lichte bedrijfsvoertuigen (vanaf 1 juli 2026). De nieuwe regels zullen een aanzienlijke aanpassingstermijn vergen voor de lidstaten, de exploitanten en de Commissie. Met name de verdere ontwikkeling van het informatiesysteem voor de interne markt voor de toepassing van de detacheringsregels, de nieuwe eisen inzake opleidingen en examens voor exploitanten die lichte bedrijfsvoertuigen gebruiken, en de technische ontwikkelingen van de technologieën voor de nieuwe tachografen vergen een voldoende lange uitvoeringstermijn. Het standpunt van de Raad is daarom in dit opzicht aanvaardbaar.

De Commissie heeft echter bedenkingen bij twee maatregelen die in het standpunt van de Raad zijn opgenomen, namelijk de verplichting om de vrachtwagens regelmatig naar de lidstaat van vestiging van de exploitanten terug te laten keren en de mogelijkheid voor lidstaten om cabotagebeperkingen op te leggen voor nationale wegtrajecten in het kader van gecombineerd vervoer. Daarom heeft de Commissie de volgende verklaring afgelegd over het politieke akkoord dat het Europees Parlement en de Raad op 12 december 2019 hebben bereikt:

"De Commissie neemt akte van het voorlopige akkoord dat de Raad en het Europees Parlement tijdens de 4^{de} dialoog van 11 en 12 december 2019 hebben bereikt over de sociale en marktaspecten van het 1^{ste} mobiliteitspakket.

Zij betreurt dat een aantal elementen in het politieke akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement niet in overeenstemming zijn met de ambities van de Europese Green Deal en de door de Europese Raad bekrachtigde doelstelling om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken. Het gaat om de verplichting om een voertuig om de 8 weken te doen terugkeren naar de lidstaat van vestiging en de beperkingen op gecombineerd vervoer. Die maatregelen waren niet opgenomen in de voorstellen die de Commissie op 31 mei 2017 heeft aangenomen en zijn evenmin onderworpen aan een effectbeoordeling. De verplichte terugkeer van vrachtwagens zal de efficiëntie van het vervoerssysteem schaden en de emissies, verontreiniging en congestie onnodig doen stijgen. De beperkingen op het gecombineerd vervoer bemoeilijken een efficiënte bijdrage aan het multimodaal goederenvervoer.

De sociale verbeteringen in dit voorstel zijn daarentegen aanzienlijk. De Commissie zal nu de gevolgen van deze twee aspecten voor het klimaat, het milieu en de interne markt zorgvuldig analyseren. Zij zal die analyse maken in het licht van de Green Deal en de maatregelen om het vervoer koolstofvrij te maken en het milieu te beschermen. Voorts zal zij nagaan of de goede werking van de eengemaakte markt gewaarborgd blijft.

Na een effectbeoordeling zal de Commissie zo nodig haar recht uitoefenen om vóór de inwerkingtreding van die twee clausules een doelgericht wetgevingsvoorstel in te dienen."

Aangezien de twee betrokken maatregelen deel uitmaken van het standpunt van de Raad, bevestigt de Commissie haar in die verklaring ingenomen standpunt.

4. CONCLUSIE

Hoewel het standpunt van de Raad een aantal tekortkomingen vertoont, is de Commissie van oordeel dat de invoering van de hierboven toegelichte nieuwe en duidelijkere bepalingen zullen leiden tot betere arbeidsomstandigheden en sociale voorwaarden, de concurrentie

eerlijker zullen doen verlopen en het wegvervoer meer rechtszekerheid zullen bieden. De nieuwe bepalingen vormen ook een solide basis voor de toekomstige handhaving van de regels voor het wegvervoer.

In een geest van compromis aanvaardt de Commissie het door de Raad aangenomen standpunt zodat het Europees Parlement de definitieve tekst in tweede lezing kan vaststellen. De Commissie is namelijk van mening dat de goedkeuring van de sociale en marktvoorstellen het wegvervoer aanzienlijke voordelen zal opleveren. De Commissie handhaaft evenwel haar voorbehoud bij twee van de in het standpunt van de Raad vervatte maatregelen.