

Terugkeerplicht voertuig: concept vragen en antwoorden van de Europese Commissie

De Europese Commissie (EC) heeft op 7 juni 2022 (zonder overleg met de EU transportsector en vakbonden) een reeks vragen en antwoorden gepubliceerd over de terugkeerplicht van het voertuig.

Veel nieuws biedt deze Q&A niet, behalve dat de EC vindt dat getrokken materieel ook onder de terugkeerplicht valt. Dat heeft vooral te maken met de definitiekwestie van het begrip wagenpark, daar vallen trailers en aanhangwagens conform de definitie ook onder. Maar trailers terugsturen om Mobility Package doelstellingen te bereiken vindt TLN onzinnig, want trailers spelen hierin geen rol. Bovendien zijn er veel praktische bezwaren: hoe toon je aan dat een trailer/aanhangwagen al dan niet is terug geweest? Hoe handhaaf je dat objectief, want trailers hebben geen tachograaf. Moet je als vervoerder, als je een trailer aankoppelt van een collega vervoerder, dan eerst controleren of die trailer wel is terug geweest? Hoe ga je om met huurtrailers, met onbegeleide trailers in het ferry vervoer? Talloze praktische vragen maken de maatregel onuitvoerbaar en niet handhaafbaar. Bovenal heeft de maatregel op deze manier geen enkele relatie met de doelstellingen van het Mobility Package.

TLN heeft na publicatie direct schriftelijk haar bezwaren bij de EC ingediend. Een week later heeft een online bijeenkomst plaatsgevonden tussen de verantwoordelijke ambtenaar van de Europese Commissie en vrijwel alle Europese transportorganisaties onder toezicht van de IRU.

Voor het eerst was er in het dossier Mobility Package bij alle transportorganisaties overeenstemming over de onzin van deze maatregel. Echter, de EC beweert dat de maatregel altijd al bedoeld was voor getrokken materieel, mits die horen bij het wagenpark van de ondernemer, zoals omschreven in de vestigingseisen bij de verordening 'Toegang tot het beroep'. De EC vindt dat je ook met deze maatregel postbusbedrijven bestrijdt.

De organisaties zien dat totaal anders en wijzen op andere stukken EU wetgeving, zoals o.a. toegang tot de markt (cabotage) waar het trekkende voertuig juist leidend is. Trailers spelen geen rol bij o.a. het bepalen van cabotage, bij het toepassen van de detacheringsrichtlijn, het invoeren van de landcode. Kortom ze moeten feitelijk hetzelfde behandeld worden als containers: als een laadeenheid die pas 'actief' wordt als er een trekker voor staat.

Echter, uit dit eerste gesprek met de EC bleek dat de EC er heel principieel en geharnast in zit en het zeker geen gemakkelijke zaak wordt om de EC haar antwoorden te laten herzien.

Ook de handhaving op de Return Home Vehicle van het trekkende voertuig biedt weinig nieuws. Het is aan de lidstaten om dat goed te doen, maar of alle lidstaten dat daadwerkelijk gaan doen blijft nog steeds de grote vraag. En ook hier rijzen nog veel vragen, want de tachograaf registreert bijvoorbeeld alleen maar de grenspassage, maar niet of het voertuig daadwerkelijk op een van de operationele centra van het bedrijf is terug geweest, zoals de verordening eist. En of controles en beboeting onderweg kunnen en mogen plaatsvinden blijft ook nog ongewis. De Q&A moet daar meer duidelijkheid over geven.

Onderstaand tref je de letterlijke vertaling van de Q&A uit het Engels aan (uitgezonderd de specifiek op personenvervoer gerichte tekst). De antwoorden zijn in concept benadrukt de EC, er kan nog e.e.a. wijzigen op basis van de input die tot eind juni kan worden gegeven.

Op welke wetgeving is de terugkeerplicht gestoeld?

Artikel 5, lid 1, onder b), van Verordening (EG) nr. 1071/2009, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1055

Toepasselijke regel: "Om te voldoen aan de in artikel 3, lid 1, onder a), neergelegde eis [over een daadwerkelijke en duurzame vestiging in een lidstaat te beschikken], moet een onderneming (...) in de lidstaat van vestiging de activiteit van haar wagenpark zodanig organiseren dat voertuigen die ter beschikking van de onderneming staan en die in het internationaal vervoer worden gebruikt, ten minste binnen acht weken na het vertrek uit die lidstaat naar een van de operationele centra in die lidstaat terugkeren" (artikel 5, lid 1, onder b), van [Regulation \(EC\) No 1071/2009](#))

Inhoud van de maatregel

1. Welke voertuigen vallen onder de maatregel?

Deze maatregel is van toepassing op

- motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen die worden gebruikt voor het internationale vervoer van goederen voor rekening van derden die de lidstaat van vestiging verlaten. Wat aanhangwagens of opleggers betreft, is deze regel van toepassing voor zover deze ter beschikking staan van de wegvervoerondernemingen in de zin van artikel 5, onder e) en g), van Verordening No 1071/2009, gewijzigd door Verordening 1055/2020 [Verordening \(EU\) 2020/ van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen \(EG\) nr. 1071/2009, \(EG\) nr. 1072/2009 en \(EU\) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector \(europa.eu\)](#) en als zodanig zijn geregistreerd of in het verkeer zijn gebracht en mogen worden gebruikt overeenkomstig de wetgeving van de lidstaat waar de onderneming is gevestigd;

Echter, met toepassing van artikel 1, lid 4, van [Regulation \(EC\) No 1071/2009](#) tenzij in de nationale wetgeving anders voorgeschreven, geldt deze maatregel niet voor ondernemingen in het wegvervoer die dit alleen maar doen door middel van:

- gebruikmaking van motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen waarvan de toegestane massa in beladen toestand niet meer dan 2,5 ton bedraagt;
- motorvoertuigen met een toegestane maximumsnelheid van ten hoogste 40 km/h.

2. Waar moet het voertuig naar terug?

Het voertuig moet terugkeren naar een van de operationele centra in de lidstaat van vestiging van de onderneming die het voertuig tot haar beschikking heeft.

De lidstaat van vestiging is de lidstaat waar de onderneming is gevestigd, ongeacht of haar vervoersmanager uit een ander land afkomstig is (artikel 2, punt 8, van [Regulation \(EC\) No 1071/2009](#)). In artikel 5 van deze verordening zijn de criteria vastgesteld waaraan wegvervoerondernemers moeten voldoen om over een daadwerkelijke en duurzame vestiging in een lidstaat te beschikken. Het is ook de lidstaat die aan de onderneming de vergunning voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer heeft verleend, overeenkomstig artikel 11, lid 1, van [Regulation \(EC\) No 1071/2009](#).

Aan dit vereiste is niet voldaan indien het voertuig terugkeert naar een filiaal of dochterondernemingen in een andere Lid-Staat dan de Lid-Staat van vestiging.

Het voertuig kan telkens terugkeren naar hetzelfde of naar een ander operationeel centrum in de Lid-Staat waar de onderneming is gevestigd.

3. Voor hoelang moet het voertuig terug?

De verordening specificeert niet hoelang het voertuig moet terugkeren; deze terugkeer kan dus van korte duur zijn, op voorwaarde dat de voorschriften inzake rijtijden zoals vastgesteld in [Regulation \(EC\) No 561/2006](#) worden nageleefd.

Zoals uiteengezet in overweging 8 van [Regulation \(EU\) 2020/1055](#), kunnen de ondernemingen bij het plannen van de terugkeer trachten deze te combineren met bepaalde uit te voeren activiteiten zoals onderhoud van het voertuig, technische inspectie of vervoer dat eindigt in de lidstaat van vestiging, teneinde de operaties te optimaliseren.

Voorts mag de verplichting om terug te keren naar de lidstaat van vestiging niet vereisen dat een bepaald aantal transporten in de lidstaat van vestiging moet worden uitgevoerd, noch dat de mogelijkheid van de ondernemingen om diensten te verlenen op de gehele interne markt anderszins wordt beperkt. De cyclus voor deze terugkeer moet bij voorkeur worden gesynchroniseerd met de verplichting van Verordening (EG) nr. 561/2006 voor de vervoersonderneming om haar activiteiten zodanig te organiseren dat de bestuurder ten minste om de vier weken naar huis kan terugkeren, zodat aan beide verplichtingen kan worden voldaan door de bestuurder en het voertuig ten minste elke tweede cyclus van vier weken samen te laten terugkeren.

4. Hoe moet het voertuig terug?

In de verordening wordt niet gespecificeerd hoe het voertuig moet terugkeren. Het kan dus terugkeren met elk ander vervoermiddel, zoals trein, veerboot of autotransporter, ook voor een deel van de reis.

II. Tijdschema

5. Hoe wordt de periode van 8 weken berekend?

Het voertuig moet ten minste binnen acht weken na het verlaten van die lidstaat worden teruggebracht naar een van de operationele centra van de onderneming in haar lidstaat van vestiging.

Volgens de EU-voorschriften inzake de berekening van termijnen, data en aanvangs- en vervaltijden gaat de bedoelde totale periode van 8 weken in om 0.00 uur van de dag die volgt op het vertrek van het voertuig uit de lidstaat van vestiging en eindigt zij aan het einde van dezelfde dag van de achtste daaropvolgende week⁽¹⁾. Het voertuig moet derhalve uiterlijk om 23.59 uur van dezelfde dag van de week die acht weken later volgt, terug zijn in dit operationele centrum of in een ander operationeel centrum van de onderneming in haar lidstaat van vestiging.

Indien het voertuig de lidstaat van vestiging bijvoorbeeld op enig tijdstip op dinsdag 29 maart 2022 verlaat, moet het uiterlijk aan het einde (23:59) van woensdag 25 mei 2022 terug zijn in een operationeel centrum van de onderneming in haar lidstaat van vestiging.

(1) [Regulation \(EEC, Euratom\) No 1182/71](#) van de Raad van 3 juni 1971 houdende vaststelling van de regels die van toepassing zijn op termijnen, data en vervaltijden.

6. Hoe worden feestdagen en weekends in aanmerking genomen bij de berekening van de periode van 8 weken?

Volgens de EU-regels inzake de berekening van termijnen, data en aanvangs- en vervaltijden⁽¹⁾ eindigt, indien de laatste dag van een in weken uitgedrukte termijn een feestdag, een zondag of een zaterdag is, de termijn bij het verstrijken van het laatste uur van de daaropvolgende werkdag. Aangezien de verplichting betrekking heeft op het terugbrengen van het voertuig naar de lidstaat van vestiging, zijn alleen de officiële feestdagen in die lidstaat relevant.

Indien het voertuig het operationele centrum op vrijdag 25 maart 2022 verlaat, zou de periode van 8 weken bijgevolg eindigen op zaterdag 21 mei 2022. Aangezien de laatste dag van die periode echter een zaterdag is, wordt de periode geacht te eindigen om 23.59 uur van de volgende werkdag, namelijk maandag 23 mei 2022.

(1)[Regulation \(EEC, Euratom\) No 1182/71](#) van de Raad van 3 juni 1971 houdende vaststelling van de regels die van toepassing zijn op termijnen, data en aanvangs- en vervaltijden.

III. Handhaving en controle

7. Hoe moet een vervoersonderneming bewijzen dat zij aan de verplichting heeft voldaan?

De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten de nodige controles uitvoeren om na te gaan en te controleren of wordt voldaan aan de eis van artikel 5, lid 1, onder b), van [Regulation \(EC\) No 1071/2009](#). Daartoe kunnen zij alle evenredige en doeltreffende middelen aanwenden om de naleving van de verplichting te controleren. Vervoersondernemingen moeten duidelijk aantonen dat de voertuigen waarover zij beschikken ten minste binnen acht weken na het verlaten van de lidstaat terugkeren naar een van de operationele centra in hun lidstaat van vestiging. Zij moeten elk bewijsmiddel kunnen gebruiken om aan te tonen dat aan deze verplichting is voldaan. De beoordeling van dit bewijs geschiedt door de controlerende instanties van de lidstaat waar de onderneming is gevestigd, onder toezicht van de betrokken gerechtelijke instanties.

In de praktijk kunnen de ondernemingen op verzoek van de autoriteiten elk document overleggen waaruit blijkt waar het voertuig zich in de laatste 8 weken en/of om de 8 weken op de vestigingsplaats bevond. Deze documenten kunnen bijvoorbeeld tachograafgegevens of dienstroosters van de bestuurders zijn, of vrachtbrieven.

8. Kunnen tachograafgegevens als bewijs worden gebruikt?

Tachograafgegevens kunnen worden gebruikt om aan te tonen dat een bepaald voertuig in de voorafgaande acht weken is teruggekeerd naar de lidstaat waar de onderneming die het tot haar beschikking heeft, is gevestigd. Voor voertuigen die zijn uitgerust met een slimme tachograaf in overeenstemming met [Regulation \(EU\) No 165/2014](#), kunnen tachograafgegevens voorts worden gebruikt om aan te tonen dat het voertuig is teruggekeerd naar een van de operationele centra van de onderneming in die lidstaat. De controle van de tachografen kan plaatsvinden tijdens wegcontroles of controles ter plaatse, en is een betrouwbare en doeltreffende manier om aan te tonen dat het voorschrift inzake de terugkeer van het voertuig is nageleefd.

In het geval van een wegcontrole moet de onderneming altijd de mogelijkheid hebben om in een later stadium aan de hand van documenten en bewijsstukken die ter plaatse bij de onderneming beschikbaar zijn, aan te tonen dat zij aan de verplichting voldoet.

9. Hoe moet de samenwerking tussen de Lid-Staten verlopen?

Wanneer de in het voertuig of bij de bestuurder beschikbare gegevens niet volstaan om aan te tonen dat al dan niet aan de bepalingen van de regel inzake het terugkeren van het voertuig is voldaan, moet de controle op de naleving van de verplichting tot het terugkeren van het voertuig plaatsvinden

via samenwerking tussen de controlerende instantie van een lidstaat waar de onderneming actief is en de bevoegde instanties van de lidstaat waar de onderneming is gevestigd.

De bevoegde autoriteiten van de lidstaten zijn krachtens artikel 18 van [Regulation \(EC\) No 1071/2009](#) verplicht nauw samen te werken en elkaar snel bijstand te verlenen en elkaar alle andere relevante informatie te verstrekken om de uitvoering en handhaving van die verordening te vergemakkelijken. De bevoegde instanties van elke lidstaat moeten met name reageren op verzoeken om informatie van alle bevoegde instanties van andere lidstaten en controles, inspecties en onderzoeken uitvoeren met betrekking tot de naleving door op hun grondgebied gevestigde wegvervoerondernemers van het vereiste van daadwerkelijke en duurzame vestiging in een lidstaat, ook met betrekking tot de terugkeer van het voertuig.

Deze administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten wordt uitgevoerd via het Informatiesysteem interne markt (IMI), dat is ingesteld bij [Regulation \(EU\) No 1024/2012](#).