



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 8. december 2021
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2017/0113(COD)**

**13531/21
ADD 1**

**TRANS 648
CODEC 1415**

UDKAST TIL RÅDETS BEGRUNDELSE

Vedr.: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af
 direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til
 godstransport ad landevej
 – Udkast til Rådets begrundelse

I. INDLEDNING

1. Europa-Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af den første mobilitetspakke.
2. Forslaget ændrer direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej¹ med sigte på at udvide markedsadgangen til udlejningskøretøjer til godstransport og gøre reglerne mindre komplekse.
3. Europa-Parlamentet udpegede i sin 8. valgperiode Transport- og Turismeudvalget (TRAN) til kompetent udvalg. TRAN-udvalget udpegede Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) til ordfører og stemte om hendes betænkning den 24. maj 2018. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning med 15 ændringer den 15. januar 2019².
4. TRAN-udvalget bekræftede under den 9. valgperiode ordføreren og besluttede den 24. september 2019 at indlede uformelle politiske triloger på grundlag af førstebehandlingsholdningen.
5. I Rådet indledte Landtransportgruppen sit arbejde den 1. juni 2017. Den 13. juni 2017 gennemgik gruppen konsekvensanalysen. Delegationerne anerkendte den forventede positive indvirkning på adgangen til markedet for udlejningskøretøjer, men flere fremhævede, at der var behov for at undersøge de mulige negative virkninger nærmere. Disse betænkeligheder vedrørte mulig skattemæssig udhuling og kontrollerbarhed vedrørende de resterende restriktioner for kørsel med udlejningskøretøjer og vedrørende cabotagekørsel. Nogle delegationer var ikke overbevist af argumentet om, at et mere effektivt marked for leje af køretøjer vil have en samlet positiv indvirkning på miljøet.
6. Rådet (transport, telekommunikation og energi) udvekslede første gang synspunkter om forslaget den 5. december 2017 på grundlag af en statusrapport³.

¹ EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82.

² Jf. ST 5386/19.

³ Jf. ST 14841/17.

7. Efter yderligere arbejde på flere niveauer mellem 2018 og 2021 nåede Rådet til enighed om en generel indstilling den 3. juni 2021⁴.
8. Mellem juli og oktober 2021 fandt forhandlinger sted mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen som facilitator med henblik på at nå til enighed om forslaget. Forhandlerne nåede den 26. oktober 2021 til foreløbig enighed om en kompromistekst, som efterfølgende blev analyseret og godkendt af De Faste Repræsentanters Komité den 12. november 2021⁵.
9. Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg af 6. december 2017 og udtalelsen fra Regionsudvalget af 1. februar 2018.
10. Under hensyntagen til den foreløbige enighed mellem medlovgiverne og efter juristlingvisternes gennemgang af teksten forventes Rådet at vedtage sin førstebehandlingsholdning til forslaget den 20. december 2021.

II. FORMÅL

11. Direktiv 2006/1/EF kodificerer tidligere regler og fastsætter et mindsteniveau for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne, både for virksomheder, der er etableret på deres område, og virksomheder, der er etableret i andre medlemsstater. Dog gælder det, at direktivet:
 - åbner mulighed for, at en medlemsstat for virksomheder, der er etableret på dens område, begrænser anvendelse af udlejningskøretøjer til dem, der er registreret i denne medlemsstat, og tillige giver den mulighed for at forbyde anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalmasse på mere end seks ton i forbindelse med kørsel for egen regning
 - for så vidt angår virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, er begrænset til udlejning af køretøjer, der er indregistreret i samme medlemsstat, med henblik på kørsel mellem medlemsstaterne.

⁴ ST 9398/21.

⁵ ST 13377/21.

12. Kommissionen foreslår at ændre direktiv 2006/1/EF primært for at fjerne de nuværende restriktioner og indføre en tydelig og ensartet lovramme, der giver transportvirksomheder i hele EU lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer.

III. GENNEMGANG AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A. Generelt

13. På grundlag af Kommissionens forslag har Parlamentet og Rådet ført forhandlinger med henblik på at indgå en aftale på tidspunktet for Rådets førstebehandlingsholdning. Teksten i udkastet til Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som de to medlovgivere er nået frem til.
14. Parlamentets førstebehandlingsholdning faldt sammen med flertallet af synspunkter i Rådets forhandlinger på det pågældende tidspunkt, i henhold til hvilken der var behov for en yderligere lovgivningsindsats for at styrke kontrolbestemmelserne og for at have beskyttelsesforanstaltninger på plads for at forebygge, at en markedsliberalisering primært bruges til at undgå nationale køretøjsafgifter. Rådets generelle indstilling, som der blev opnået enighed om mere end to år efter Parlamentets førstebehandlingsholdning, bekræftede denne parallelle vurdering og afspejlede for så vidt angår kontrolbestemmelserne ydermere færdiggørelsen af de andre lovgivningsinitiativer om markedsåbning i den første mobilitetspakke.
15. Den kompromistekst, der er afspejlet i Rådets førstebehandlingsholdning, indeholder følgende centrale elementer:

a) Sondring mellem udenlandske selskabers adgang til markedet for udlejningskøretøjer og egne selskabers adgang

16. Det gældende direktiv og Kommissionens forslag giver dybest set samme ret til at leje køretøjer for selskaber, som er etableret der, hvor en medlemsstat foretager regulering (artikel 3), som til selskaber, der er etableret i en anden medlemsstat end den, som foretager regulering (artikel 2). Imidlertid foretrak både Parlamentet (ændringsforslag 3, 4 og 9) og Rådet at skelne mellem disse tilfælde. I tilfælde af at selskabet er etableret i en anden medlemsstat, og udlejningskøretøjet er behørigt indregistreret i en hvilken som helst medlemsstat, bør markedsadgang ikke begrænses af en medlemsstat, hvor selskabet ikke er etableret. Dette bør også være udgangspunktet for et selskab, der er etableret i medlemsstaten. For selskabets anvendelse af køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, bør den medlemsstat, hvor selskabet er etableret, dog have visse beskyttelsesforanstaltninger til rådighed, som giver mulighed for en begrænsning.

b) Muligheder for at begrænse adgangen til udlejningskøretøjer for selskaber, der er etableret i medlemsstaten

17. Under hensyntagen til enigheden om at sondre mellem de forskellige tilfælde, fokuserede forhandlingerne på omfanget af beskyttelsesforanstaltningerne til begrænsning af adgangen til udlejningskøretøjer for at undgå skattemæssige forvridninger (Parlamentets ændringsforslag 4 og 11, Rådets generelle indstilling artikel 3, stk. 2, i det ændrede direktiv).
18. Hvad angår et kompromis om muligheden for at begrænse varigheden af lejekontrakten for et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, konvergerede institutionernes holdninger. Kompromiset sikrer, at hvis en medlemsstat træffer foranstaltninger, må lejekontrakten altid omfatte mindst to på hinanden følgende måneder i et kalenderår. Der er mulighed for at kræve, at en kontrakt ikke må vare længere end 30 dage, hvis kravet følger af medlemsstaternes regler for indregistrering af køretøjer.
19. For så vidt angår muligheden for at begrænse andelen af køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, i forhold til landets egen vognpark, der benyttes til vejtransport, foretrak begge institutioner en garanteret minimumsandel på 25 %. Den aftalte tekst tilføjer tekniske detaljer til Parlamentets ændringsforslag.

20. Endelig skulle der findes en løsning vedrørende de valgfri begrænsninger af brugen af udlejningskøretøjer til kørsel for egen regning (Parlamentets ændringsforslag 28 og 34, Rådets generelle indstilling artikel 3, stk. 2, litra c), i det ændrede direktiv). Parlamentets holdning var bredere i den forstand, at begrænsningen også ville have gjaldt køretøjer indregistreret i den medlemsstat, hvor selskabet er registreret, og Rådets holdning var bredere i den forstand, at den ikke sondrede i forhold til køretøjets vægt. Kommissionen var villig til at acceptere en beskyttelsesforanstaltning, som var i overensstemmelse med logikken i de andre beskyttelsesforanstaltninger, men insisterede på at ophæve en regel, som gjorde det muligt generelt at fritage kørsel for egen regning. Til slut accepterede Parlamentet Rådets holdning i denne henseende.

c) Overvågning og kontrol

21. Under hensyntagen til, at de gældende regler ikke giver nogen frihed til at leje et køretøj, der ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor selskabet er etableret, var spørgsmålet om overvågning og kontrol af brugen af udlejningskøretøjer, navnlig i forbindelse med de eksisterende markedsrestriktioner for cabotagekørsel⁶, af stor betydning for kompromiset.

22. Parlamentets holdning omfattede en stram kontrolramme (ændringsforslag 5 og 12), som hovedsagelig adskilte sig fra Rådets holdning for så vidt angår brugen af samarbejdskanaler mellem medlemsstaterne. Kompromiset bestod i at tilpasse samarbejdsmekanismen på en mere beskrivende måde end i Rådets holdning til samarbejdsreglerne i forordning (EF) nr. 1071/2009, som blev moderniseret ved den første mobilitetspakke. For at undgå en uforholdsmæssig stor administrativ byrde accepterede Parlamentet, at oplysninger om udlejningskøretøjer ikke skal meddeles hver gang et køretøj lejes, så længe oplysningerne er til rådighed og tilgængelige i den medlemsstat, der gennemfører vejkontroller (ny artikel 3a og 5b).

⁶ Jf. artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009.

d) Gennemførelse og evaluering af politikken

23. Ved kompromiset fastsættes en gennemførelsesfrist (artikel 2 i det ændrede direktiv), som vil være tæt på gennemførelsen af nye kontrolbestemmelser i den første mobilitetspakke, som forventes gennemført i august 2023.
24. Kommissionens rapporteringsforpligtelse vedrørende gennemførelsen og virkningerne af direktivet (Parlamentets ændringsforslag 7 og 13, ny artikel 5a i det ændrede direktiv) blev revideret ved at lade holdningerne konvergere med hensyn til rapportens tidsplan og forventede emner.

B. Andre elementer i Rådets holdning

25. Rådet accepterede omformulerede ændringsforslag fra Parlamentet (betragtning 2 og 4 fra Parlamentets ændringsforslag 1 og 6). Følgende øvrige elementer, som Rådet tilføjede til Kommissionens forslag, blev medtaget i den endelige tekst til Rådets holdning:
 - en betragtning (betragtning 8) og tilknyttede dele af artikel 3, stk. 2, henviser til kontrolforanstaltninger i tilfælde af, at en medlemsstat har begrænset en lejekontrakts varighed for selskaber, der er etableret på dens område
 - i overensstemmelse med anden nyere EU-lovgivning⁷ skal medlemsstaterne acceptere fremvisning af dokumenter i elektronisk form, som føreren skal sørge for forefindes i køretøjet (betragtning 6 og artikel 2, stk. 2, i det ændrede direktiv).

⁷ Se f.eks. artikel 8, stk. 4a, i forordning (EF) nr. 1072/2009 og artikel 5 i forordning (EU) 2020/1056.

IV. KONKLUSION

26. Rådets holdning fastholder de vigtigste mål i Europa-Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Europa-Kommissionen.
 27. Dette kompromis blev bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg stilet til formandskabet og dateret den 16. november 2021. Det ventes efterfølgende at blive vedtaget af Rådet (miljø) på samlingen den 20. december 2021 som førstebehandlingsholdning.
-