



Bruxelles, den 23. november 2017
(OR. en)

14841/17

Interinstitutionel sag:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

2017/0113 (COD)

TRANS 514

SOC 757

EMPL 577

MI 869

COMPET 811

CODEC 1903

IA 197

RAPPORT

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: Rådet

Komm. dok. nr.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

Vedr.: Mobilitetspakke I

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

– – Statusrapport

I. INDLEDNING

Kommissionen vedtog den 31. maj 2017 fire forslag som led i første bølge af mobilitetspakken. Den 8. juni 2017 fulgte en forelæggelse for Rådet (under "Eventuelt").

Det overordnede mål med forslagene er at forbedre håndhævelsen af de sociale bestemmelser og markedsreglerne gennem præcisering, forenkling og videreudviklede kontrolbestemmelser. De vigtigste tilgange i de enkelte forslag er som følger:

- adgang til erhvervet og markedet: stramning og harmonisering af etableringskravene og skabelse af et mere effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne med henblik på at bekæmpe såkaldte skuffeselskaber, udvidelse af den obligatoriske tilladelse til også at omfatte lette erhvervskøretøjer, revidering og forenkling af begrænsningerne for cabotagekørsel og fastsættelse af tilknyttede kontrolstandarder samt overgang til elektroniske dokumenter
- hviletider og takograf: indførelse af en vis fleksibilitet i fordelingen af ugentlige hviletider for at muliggøre en vis koncentration hver tredje uge, kombineret af denne fleksibilitet med en klar forpligtelse for operatører til at sørge for passende og betalt indkvartering uden for førerhuset, herunder mulighed for regelmæssigt at vende hjem, samt forpligtelse for førere til at indkode grænsepassager i takografen for at lette opfølgningen af de sociale standarder og cabotagereglerne
- udstationering af vejtransportarbejdstagere og håndhævelsesdirektivet: præcisering af anvendelsen af principperne om "udstationering af arbejdstagere" ved at fastsætte en minimumsperiode, som førere skal have tilbragt i en medlemsstat (tre dage per måned i tilfælde af international transport), for at de lokale regler om mindsteløn og årlig ferie finder anvendelse, samt forbedring af håndhævelsen gennem skræddersyede tjeklister for kontrol på vejene ved hjælp af en harmoniseret risikoklassificeringsmetode og ved at integrere arbejdstidsdirektivet i emnerne for obligatorisk kontrol
- udlejningskøretøjer: opblødning af restriktionerne for anvendelse af udlejningskøretøjer inden for international transport.

Landtransportgruppen behandlede forslagene på 17 møder mellem den 1. juni og den 6. november 2017. Alle delegationerne tog generelle undersøgelsesforbehold; drøftelserne af specifikke emner afstedkom derfor forskellige indlæg og standpunkter. Den danske, polske og britiske delegation tog parlamentarisk undersøgelsesforbehold. Den nederlandske delegation henviste til en konsekvensanalyse, der var i gang på nationalt plan.

Den 13. og den 21. juni 2017 drøftede delegationerne de konsekvensanalyser, der er knyttet til forslagene, men forbeholdt sig ret til yderligere bemærkninger på et senere tidspunkt. For så vidt angår den sociale søjle anerkendte delegationerne generelt kvaliteten af konsekvensanalysen. Flere delegationer kritiserede dog antagelserne vedrørende omkostninger ved anvendelse af reglerne om "udstationering af arbejdstagere" inden for international transport. Disse delegationer var også af den opfattelse, at kontrolbyrden bliver endnu større på grund af de nye krav om hviletid. Nogle delegationer satte også spørgsmålstegn ved gennemførligheden af at tage regulær ugentlig hviletid uden for køretøjer, hvis der ikke er tilstrækkelige sikrede parkeringspladser. Andre delegationer var af den opfattelse, at mere fleksible regler om hviletid kan få negative konsekvenser for trafiksikkerheden.

Med hensyn til markedsadgang var delegationerne enige i Kommissionens konsekvensanalyse, nemlig at en væsentlig mangel er de praktiske vanskeligheder ved at kontrollere cabotagereglerne, selv om nogle af dem fremhævede, at kontrolbyrden i praksis påhviler meget få medlemsstater, hvor de fleste cabotagekørsler finder sted. Nogle delegationer udtrykte tvivl om, at omformulering af cabotagereglerne er berettiget ud fra mængden af ulovlige kørsler, som blev vurderet til ikke at være særlig stor relativt betragtet. Disse delegationer var uenige i den påstand, at den påtænkte forenkling af reglerne i vid udstrækning vil sikre status quo vedrørende mængden af cabotagekørsler, da nogle af de fremlagte beregninger peger på et fald i aktiviteten. De gik ind for en politisk løsningsmodel, der vil medføre en forhøjelse af de sociale standarder sideløbende med en åbning af markedsadgangen. En anden gruppe delegationer var af den modsatte opfattelse og forventede en betydelig stigning i cabotagekørslen, herunder problemet med systematisk cabotage, som den anså for upassende, så længe de sociale standarder varierer betydeligt i EU.

Under henvisning til konsekvensanalysen om adgang til erhvervet mente et betydeligt antal delegationer, at grundlaget for tilladelseskravene for lette erhvervskøretøjer er svagt. Nogle gik videre og havde den opfattelse, at analysen ikke med dokumentation støttede behovet for overhovedet at regulere lette erhvervskøretøjer på EU-plan. De fleste delegationer støttede tilgangen om at styrke etableringskravene og at begrænse muligheden for at fastsætte yderligere adgangskrav på nationalt plan. Nogle medlemsstater var bekymrede over den foreslåede afskaffelse af yderligere nationale kriterier, idet de omtalte en negativ indvirkning på det specifikke nationale plan.

Hvad endelig udlejningskøretøjer angår, anerkendte delegationerne den forventede positive indvirkning af indtrængningen på markedet for udlejningskøretøjer, men flere af dem påpegede, at der er behov for yderligere analyse af de mulige negative virkninger. Disse betænkeligheder vedrørte mulig skattemæssig udhuling og kontrollerbarhed – både 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 helt sikkert vil have positiv indvirkning på miljøet.

II. FORMANDSKABETS KOMPROMISSCENARIER

a) Forordning (EF) nr. 1071/2009

Lette erhvervskøretøjer

For så vidt angår regulering af adgangen til erhvervet for operatører af lette erhvervskøretøjer har formandskabet foreslået et kompromis bestående af følgende elementer:

- Kun erhvervsdrivende, der opererer **internationalt** med lette erhvervskøretøjer med en **vægt** på mellem [2,5-2,8 t] og 3,5 t, vil falde ind under direktivets anvendelsesområde, da det vigtigste spørgsmål for medlemsstaterne er, at disse køretøjer bliver mere synlige på det internationale marked for godskørsel. Fastlæggelse af en minimumsvægt vil undgå, at en meget stor mængde yderligere køretøjer og operatører uden tilstedeværelse på det internationale transportmarked skal medtages. Dette vil tage hensyn til betænkeligheder med hensyn til proportionalitet, hvorved en unødvendig administrativ byrde for erhvervsdrivende, der anvender små varevogne på størrelse med en personbil, undgås. En tærskel på mellem 2,5 og 2,8 t blev foreslået.

- Erhvervsdrivende, der ønsker at udføre international transport med lette erhvervskøretøjer over væggtærsklen, vil skulle ansøge om en **EU-tilladelse**. Den udstedende myndighed vil være forpligtet til at anføre på bekræftede kopier, at de er udstedt til et køretøj eller en kombination af køretøjer på mellem [2,5-2,8]-3,5 t, for at undgå omgåelse af reglerne om økonomisk grundlag, som er mere krævende for tunge køretøjer.
- Alle fire **tilladelseskriterier** – varigt forretningssted, vandelskrav, faglige kvalifikationer og økonomisk grundlag – vil gælde for lette erhvervskøretøjer. Denne tilgang vil fastsætte lige konkurrencevilkår for erhvervsdrivende, der beskæftiger sig med international transport, såvel som for erhvervsdrivende med lette erhvervskøretøjer og erhvervsdrivende med blandede bilparker, hvor sidstnævnte allerede skal opfylde alle fire kriterier.
- Formandskabet har også foreslået visse **overgangsforanstaltninger** for anvendelsen af disse nye regler for at give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at oprette administrative systemer for udstedelse af tilladelser til erhvervsdrivende med lette erhvervskøretøjer og til, at de erhvervsdrivende kan overholde de nye regler.

Etableringskriterier og yderligere nationale krav

Formandskabet har foreslået et kompromis, der letter Kommissionens forslag om at afskaffe medlemsstaternes mulighed for at tilføje tilladelseskrav på nationalt plan. Dette vil sikre gennemsigtighed i hele EU med hensyn til adgang til erhvervet. Visse særlige nationale forhold vil måske skulle tilgodeses, hovedsagelig vedrørende etableringskriterierne, og derfor har formandskabet foreslået at tilføje en liste over frivillige etableringskriterier, som medlemsstaterne kan kræve ud over de obligatoriske kriterier, hvis de ønsker det.

Desuden har formandskabet foreslået nogle mere konkrete formuleringer i forbindelse med obligatoriske etableringskriterier (f.eks. udskiftning af "aktiver" og "personale" med "køretøjer" og "førere") og har foreslået at tilføje yderligere to, nemlig at virksomheder skal være registrerede i et nationalt virksomhedsregister og være skattepligtige i etableringsmedlemsstaten.

Økonomisk grundlag

Formandskabet har foreslået, at i tilfælde af blandede bilparker vil tilsvarende mindre økonomiske krav gælde for lette erhvervskøretøjer, som gælder for virksomheder, der kun benytter lette erhvervskøretøjer. Dette vil sikre ligebehandling mellem erhvervsdrivende, når som helst de benytter lette erhvervskøretøjer. Formandskabet har også foreslået, at dette krav kun vil gælde for køretøjer på under 3,5 t, men ikke for en kombination af køretøjer, eftersom håndhævelsen af disse regler i modsat fald ville blive kompliceret.

For så vidt angår dokumentation for økonomisk grundlag har formandskabet foreslået at fastholde den eksisterende retlige ramme, hvor myndighederne kan vælge at kræve en bankgaranti eller en forsikring, og ikke kun hvis et attesteret årsregnskab for en virksomhed ikke er tilgængeligt, som foreslået af Kommissionen.

b) Forordning (EF) nr. 1072/2009

Cabotagekørsel

Af klarhedshensyn har formandskabet foreslået klart at definere begyndelsen af en cabotagekørsel i retsakten. Den foreslåede definition vil give mulighed for, at begyndelsen af en cabotagekørsel først finder sted, efter at al aflæsning er afsluttet i værtsmedlemsstaten.

Kontrol af overholdelse af cabotagereglerne

Formandskabet har foreslået, at de kompetente nationale myndigheder ikke bør foretage et bestemt antal kontroller af overholdelsen af cabotagereglerne. Et tilstrækkeligt antal kontroller bør finde sted ud fra en risikobaseret tilgang, som gør det muligt for den pågældende medlemsstat at tage hensyn til den samlede cabotagekørsel i landet samt risikoklassificeringen af mulige områder for ulovlig cabotagekørsel. Den foreslåede tilgang vil gøre det muligt for medlemsstaterne at foretage kontrol af overholdelsen af cabotagereglerne alt efter deres specifikke situation.

Endvidere har formandskabet også foreslået, at de obligatoriske tre årlige samordnede vejkontroller skal kunne foretages i henhold til den allerede eksisterende forpligtelse til at foretage seks samordnede vejkontroller til andre formål i henhold til direktiv 2006/22/EF om håndhævelse.

c) **Forordning (EF) nr. 561/2006**

Regulær ugentlig hviletid i førerhuset

Formandskabet har foreslået at følge Kommissionens forslag med hensyn til et generelt forbud mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid eller tilsvarende kompensationsperioder i førerhuset. Samtidig foreslog formandskabet at indføre en undtagelse, som giver en fører mulighed for at tilbringe den regulære ugentlige hviletid i førerhuset, når det er udstyret med egnede sovefaciliteter til hver fører, og det pågældende køretøj er parkeret på en egnet rasteplads, hvor der er trygge og sikre parkeringsmuligheder og passende sanitære forhold, som føreren kan nyde godt af. "egnet rasteplads" vil så skulle defineres i forordningen. En egnet rasteplads bør opfylde bestemte sikkerheds-, trygheds- og tjenestekriterier.

Formandskabet understregede også, at oplysninger om sådanne egnede rastepladser vil skulle være lettilgængelige for transportvirksomheder og førere, helst fra et enkelt informationsadgangspunkt for alle medlemsstaterne.

Hjemvenden og planlægning af ugentlig hviletid

Formandskabet har foreslået, at forpligtelsen for transportvirksomheder til at give førere mulighed for at vende hjem fastsættes til hver sjette uge for også at tage hensyn til transportvirksomheder fra perifert beliggende medlemsstater. Formandskabet finder det vigtigt, at udtrykket "hjem" ikke defineres på en restriktiv måde, eftersom førere bør have en vis grad af fleksibilitet og valgmuligheder.

For så vidt angår planlægning af ugentlig hviletid har formandskabet foreslået at bibeholde den nuværende tilgang med to uger, hvorefter det kræves, at den regulære ugentlige hviletid tages mindst hver anden uge. Kompensation for den reducerede ugentlige hviletid kan føjes til en regulær ugentlig hviletid eller til en anden reduceret ugentlig hviletid.

d) Forordning (EU) nr. 165/2014

Formål med takografoplysninger

Formandskabet har foreslået at præcisere i teksten, at takografoplysninger kan anvendes til kontrol af overholdelse af cabotagereglerne og reglerne om udstationerede førere og med henblik på direktivet om kombineret transport.

Indsættelse af landekode

Formandskabet har foreslået at præcisere, at forpligtelsen til at indsætte en landekode skal opfyldes efter passage af en national grænse ved første planlagte eller nødvendige ophold for en fører eller en transport. En fører vil ikke være forpligtet til at gøre ophold efter en grænsepassage udelukkende for at indsætte en landekode, selv i tilfælde hvor føreren passerer flere grænser uden et planlagt ophold. Forpligtelsen til at indsætte koden hænger ikke sammen med typen af transport.

e) Direktivet om lex specialis vedrørende udstationerede arbejdstagere i vejtransportsektoren og direktiv 2006/22/EF

Anvendelsesområde

Formandskabet har foreslået udtrykkeligt at gøre det klart i lovgivningen, at transitkørsler ikke udgør udstationering af førere. Formandskabet har desuden foreslået at præcisere, at lex specialis-reglerne ligeledes bør gælde for førere, der udfører aktiviteter for egen regning.

Beregning af udstationeringsperioder

Formandskabet har foreslået, at følgende aktiviteter udført af en fører tages i betragtning ved beregningen af en udstationeringsperiode i en værtsmedlemsstat: køretid, arbejdstid, rådighedsperioder, pauser og daglig hviletid. I henhold til det foreslåede kompromis bør den ugentlige hviletid ikke medregnes i udstationeringsperioden.

Når en fører rejser ind i værtslandet ved hjælp af andre transportmidler, f.eks. tog eller færge, bør begyndelsen af udstationeringsperioden beregnes fra det tidspunkt, hvor føreren begynder at køre det pågældende køretøj for at forlade toget eller færgen.

Administrative krav og kontrolforanstaltninger

Formandskabet har foreslået, at de administrative krav og kontrolforanstaltningerne til håndhævelse af reglerne om udstationering i vejtransportsektoren forelægges på udtømmende vis i den sektorspecifikke lex specialis ("lukket liste"). Hvis der i tidens løb opstår behov for at ajourføre disse krav eller foranstaltninger som følge af den tekniske udvikling eller lignende, bør det gøres ved afledt ret. Dette vil sikre, at udstationeringsreglerne fastsættes på europæisk plan og håndhæves på samme måde i alle medlemsstaterne.

f) Direktiv 2006/1/EF

Formandskabets forslag fastsætter, at en medlemsstat kun kan begrænse anvendelsen af et udlejningskøretøj fra en anden medlemsstat for virksomheder, der er etableret på dens eget område. En medlemsstat vil ikke længere kunne begrænse anvendelsen af et udlejningskøretøj på sit område for en virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat.

Hvis en medlemsstat skulle ønske at begrænse anvendelsen af et udlejningskøretøj for en virksomhed, der er etableret på dens område, kan den begrænse anvendelsen af et udlejningskøretøj i en fortløbende periode på tre måneder inden for et kalenderår. Desuden kan medlemsstaten begrænse antallet af udlejningskøretøjer fra en anden medlemsstat til højst 25 % af den samlede bilpark, der ejes af virksomheden.

Formandskabet har også foreslået, at den fastsatte revision foretaget af Kommissionen, som forventes at ville finde sted fem år efter gennemførelsesfristen, skal omfatte eventuelle negative virkninger af den øgede anvendelse af udlejningskøretøjer på medlemsstaternes skatteindtægter, trafiksikkerheden og ulovlig cabotagekørsel.

III. BEMÆRKNINGER TIL DE VIGTIGSTE SPØRGSMÅL

a) Forordning (EF) nr. 1071/2009

Lette erhvervskøretøjer

Mange medlemsstater hævdede, at krav om tilladelse for virksomheder i sektoren for lette erhvervskøretøjer vil medføre væsentlige omkostninger for denne sektor, selv om behovet for indgreb på EU-plan ikke var klart dokumenteret. Andre medlemsstater fremførte, at Kommissionens forslag kun er en utilstrækkelig reaktion på den foruroligende situation med en hurtigt voksende aktivitet med lette erhvervskøretøjer, fordi de mere kritiske kriterier for kontrol af forsvarligheden af en kørsel (faglige kvalifikationer og vandel) ikke behøver at være opfyldt. De understregede, at denne sektor har behov for ordentlig overvågning, og at der bør sikres fair konkurrence med operatører af tunge køretøjer. Flere medlemsstater sammenlignede forslaget med løsninger på nationalt plan, hvor tilladelseskrav for lette erhvervskøretøjer først finder anvendelse over en bestemt minimumsvægt.

Alle medlemsstater undtagen én kunne støtte formandskabets forslag om at begrænse tilladelseskravet til **international transport**. De fleste medlemsstater kunne støtte, at dette krav finder anvendelse over en bestemt **minimumsvægt**. Fire medlemsstater støttede ikke denne idé. Mange medlemsstater havde ikke nogen bestemt holdning vedrørende passende minimumsvægt; de støttede formandskabets rettesnor om 2,5-2,8 t totalvægt. Nogle medlemsstater gik klart ind for en lavere minimumsvægtgrænse.

For så vidt angår **tilladelseskriterierne** foretrak et stort flertal af medlemsstaterne anvendelse af alle fire kriterier, hvis anvendelsesområdet kun omfatter lette erhvervskøretøjer inden for international transport. Visse andre medlemsstater foretrak at holde fast ved Kommissionens forslag også i dette tilfælde. De satte især spørgsmålstegn ved relevansen af "vandelskrav" i mangel af takografovervågning i denne sektor og mente, at hindringen "faglige kvalifikationer" er for besværlig, jf. de relaterede krav i bilag I til forordningen. De fleste delegationer, der tog ordet, foretrak ikke at ændre bilag I specifikt med henblik på lette erhvervskøretøjer. Én medlemsstat forkastede det særlige krav om økonomisk grundlag og sagde, at det kun ville resultere i yderligere papirarbejde snarere end at være en relevant hindring.

Nogle medlemsstater mente, at de specifikke beløb for økonomisk grundlag stadig er for høje. De fleste medlemsstater accepterede anvendelsen af økonomisk grundlag, så længe spørgsmålet om blandede bilparker bestående af tunge og lette erhvervskøretøjer vil blive behandlet. For så vidt angår anvendelse af alle fire tilladelseskriterier anmodede nogle medlemsstater om en tilstrækkelig lang overgangsperiode.

Endelig accepterede medlemsstaterne i princippet generelt forslaget med hensyn til nye administrative **rapporteringskrav** i forbindelse med lette erhvervskøretøjer. Mange ønskede imidlertid en revision af denne del af forslaget for at mindske den administrative byrde (hvert andet år i stedet for hvert år og kun på grundlag af lettilgængelige statistikker) og for at forbedre klarheden (behandling af undtagne køretøjer).

Etableringskriterier og yderligere nationale krav

Selv om de fleste medlemsstater var enige om, at betingelserne om et varigt forretningssted som fastsat i artikel 5 i forordningen bør styrkes, satte nogle af dem spørgsmålstegn ved betingelserne og kritiserede manglen på klarhed herom. På den anden side modsatte flere medlemsstater sig Kommissionens forslag om at lade artikel 3, stk. 2, udgå af forordningen, hvilket indebærer, at medlemsstaterne ikke længere vil kunne tilføje tilladelseskrav på nationalt plan; de pågældende medlemsstater fremførte, at deres nationale regler tilgodeser særlige behov og også tjener formålet om at styrke forbindelsen til etableringslandet.

Formandskabets forslag om at tilføje præcision og klarhed til nogle af etableringskriterierne og indarbejde yderligere frivillige elementer, som afspejler særlige nationale forhold, i artikel 5 og 7 til gengæld for at lade artikel 3, stk. 2, udgå blev støttet af et stort flertal af medlemsstaterne. Den nærmere formulering af disse elementer blev dog fortsat gransket. En række medlemsstater syntes navnlig, at der mangler præcision og kontrollerbarhed i nogle af elementerne, mens andre ønskede mere fleksibilitet til at beholde særlige nationale forhold.

Andre delegationer slog til lyd for at styrke listen over obligatoriske krav, f.eks. vedrørende påkrævede aktiver og lokale finansieringskilder, snarere end at tilføje nye frivillige krav, med henblik på at skabe lige konkurrencevilkår i forbindelse med bekæmpelsen af skuffeselskaber. Nogle medlemsstater bemærkede også, at kontrol af visse af de oplistede kriterier ikke er mulig i begyndelsen af driften, men kun når en virksomhed allerede er etableret.

Økonomisk grundlag

Det vigtigste spørgsmål i drøftelsen om økonomisk grundlag var behandlingen af **blandede bilparker**. Formandskabets kompromis bestående af ligebehandling for lette erhvervskøretøjer i alle erhvervsdrivendes bilparker blev generelt hilst velkommen af delegationerne, selv om det blev bemærket, at der er behov for yderligere præcision. Nogle delegationer var betænkelige ved, at kombinationer af køretøjer skal tages i betragtning for at afgøre, hvilke tærskler der gælder. Formandskabet var af den opfattelse, at kombinationer af køretøjer er for variable til at kunne tages i betragtning med henblik herpå, og henviste til sit forslag, nemlig at det klart vil fremgå af en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen, hvorvidt den er tildelt et let erhvervskøretøj, som holder sig under vægtgrænsen inklusive påhængskøretøj, eller om den er tildelt et køretøj over vægtgrænsen. Nogle medlemsstater foreslog lavere tal for lette erhvervskøretøjer end dem, der findes i Kommissionens forslag. Formandskabet kunne ikke acceptere dette, da det var af den opfattelse, at selve bilparken (aktivværdien af køretøjer) vil sikre en tilstrækkelig egenkapital. Et par medlemsstater anførte, at disse tal bør være endnu højere.

Nogle få delegationer satte spørgsmålstejn ved omformuleringen af "kapital og reserver" til "**egenkapital**" i forslaget. De ønskede forsikring om, at alle komponenter af egne midler, der står til rådighed for ansøgeren, vil kunne tages i betragtning med henblik på at vurdere det finansielle krav. Én delegation foreslog **indeksering** af den finansielle tærskel, så forordningen vil være stabil i mange år.

For så vidt angår måder at fremlægge **dokumentation for økonomisk grundlag** på var nogle delegationer ikke enige i de ændringer, som Kommissionen har foreslået, som de anså for at være mere vidtgående end en præcisering. Disse delegationer ønskede navnlig at fortsætte de nationale ordninger, der kræver en bankgaranti, selv i tilfælde af et tilgængeligt årsregnskab, og angivelse af forsikringer. Formandskabets forslag om at bibeholde den nuværende ordlyd af denne bestemmelse samlede støtte, men også uenighed, fordi nogle delegationer mente, at Kommissionens forslag er til gavn for mindre virksomheder, som måske ikke har adgang til finansielle garantier. Formandskabet konkluderede, at der måtte gøres en yderligere indsats for at se, om disse synspunkter kan forliges.

Andre spørgsmål

For så vidt angår **nationale elektroniske registre** og **samarbejde mellem medlemsstaterne** hilste delegationerne generelt Kommissionens forslag velkommen. Med hensyn til nationale elektroniske registre fremhævede flere af delegationerne imidlertid, at det er nødvendigt at finde en balance mellem obligatoriske data og administrative omkostninger ved regelmæssig ajourføring, og disse delegationer fremførte desuden, at yderligere bestræbelser skal kompenseres af et velfungerende ERRU¹. Nogle delegationer mente, at visse datasæt er overdrevne (f.eks. detaljerede finansielle data, antal ansatte og risikoklassificering).

For så vidt angår forstærket samarbejde mellem medlemsstaterne hilste delegationerne Kommissionens hensigt om at strukturere proceduren velkommen. Synspunkterne varierede imidlertid vedrørende de forskellige trin i proceduren. Mens nogle medlemsstater anmodede om mere gennemsigtighed vedrørende begrundelserne for at afvise en anmodning om samarbejde og anså en bekræftelse af modtagelsen af en sådan anmodning som værdifuld, ønskede andre medlemsstater længere frister for at kunne efterkomme sådanne anmodninger. Visse medlemsstater foretog en sondring alt efter, hvilken slags undersøgelse en anmodning ville indebære, eller foreslog udtrykkeligt at begrænse, hvilken slags oplysninger der kan anmodes om. Formandskabet konkluderede, at som en vej frem bør teksten fastsætte en minimumsbegrundelse for en anmodning (f.eks. angivelse af formålet med proceduren og en tilstrækkelig detaljeret anførelse af de ønskede oplysninger) og/eller angive årsagerne til, at levering af oplysninger kan nægtes. En tilpasning af ordlyden vedrørende samarbejdsprocedurer (artikel 8 i direktiv 2006/22/EF og artikel 18 i forordning (EF) nr. 1071/2009) bør tilstræbes.

For så vidt angår forordningens anvendelsesområde mente nogle medlemsstater, at forklaring af den "**ikkeerhvervsmæssige**" karakter af transport bør foretages på en harmoniseret måde i hele EU-lovgivningen, mens nogle få medlemsstater tvivlede på, om dette er praktisk muligt. Samtidig blev det anerkendt, at der må gøres en indsats for at skabe klarhed om dette begreb.

¹ Det europæiske register over vejtransportvirksomheder.

For så vidt angår den foreslåede erstatning af forskriftsproceduren med kontrol med **proceduren med delegerede retsakter** fandt nogle delegationer, at dele af bilagene til forordningen er af væsentlig karakter og derfor ikke kan gøres til genstand for ændringer gennem delegerede retsakter, og én delegation var imod en beføjelse af ubegrænset varighed. Mange delegationer havde behov for yderligere at undersøge de påtænkte ændringer.

Kommissionens bemærkninger

Kommissionen forbeholdt sig sin stilling. For så vidt angår lette erhvervskøretøjer udviste Kommissionens repræsentant en vis åbenhed over for at fokusere anvendelsesområdet for forordningen på lette erhvervskøretøjer inden for international transport, men var af den opfattelse, at fuld anvendelse af tilladelseskrav i dette tilfælde kan være berettiget. Han mente, at afskaffelse af medlemsstaternes fleksibilitet til at tilføje nationale tilladelseskrav kan opvejes ved at imødekomme nogle af dem i teksten til forordningen, forudsat at de ikke på en uforholdsmæssig måde hæmmer etableringsfriheden.

b) Forordning (EF) nr. 1072/2009

Cabotagekørsel

For så vidt angår **omfanget af tilladt cabotagekørsel** eller **cabotagedage** var der meget begrænsede fremskridt med hensyn til indbyrdes tilnærmelse af holdningerne. Flere medlemsstater insisterede på, at det kommende kompromis skal omfatte en metode til anvendelse af reglerne om "udstationering af arbejdstagere". Generelt blev hensigten om at forenkle cabotagereglerne hilst velkommen. Mange medlemsstater ønskede imidlertid at bevare de nuværende syv dages tilladt cabotage, men uden at begrænse antallet af kørsler, mens mange andre ønskede at nedbringe antallet af tilladte cabotagedage til væsentligt under fem. Disse medlemsstater fremførte, at cabotage er af midlertidig karakter, og at dette skal sikres. Den første gruppe medlemsstater var kraftigt modstandere af en nedbringelse til væsentligt under fem dage, og de henviste også til Kommissionens konsekvensanalyse om at variere antallet af dage.

På den anden side fremførte de medlemsstater, der ønskede en væsentlig nedbringelse af antallet af cabotagedage, at Kommissionens forslag vil indebære en yderligere liberalisering af markedet ved at hæve loftet over antallet af cabotagekørsler. Et par medlemsstater anførte, at der ikke bør pålægges nogen restriktioner på det indre marked, hvis reglerne om udstationerede arbejdstagere og nye regler om hviletid finder anvendelse, fordi dette vil stabilisere situationen med førere fra forskellige lande. En anden gruppe medlemsstater var ikke enig, idet den mente, at andre faktorer, såsom sociale bidrag og beskatning, også skal tages i betragtning.

Flere medlemsstater ønskede specifikke beskyttelsesforanstaltninger, der skal løse problemet med målrettede og konstant gentagne cabotagecykler (**systematisk cabotage**), for eksempel ved at indføre en "afkølingsperiode". Andre medlemsstater fandt, at dette ville føre til flere restriktioner på det indre marked, være komplekst at kontrollere og ikke ville stå i rimeligt forhold til problemets størrelse, og var derfor imod indførelse af yderligere beskyttelsesforanstaltninger. Et flertal af medlemsstaterne erkendte generelt, at systematisk cabotage kan være et problem i visse områder, hvor cabotagekørsel er koncentreret, men nogle medlemsstater understregede også, at der ikke var problemer med systematisk cabotage.

Medlemsstaterne støttede klart behovet for mere klarhed om **begyndelsen af en cabotagekørsel**. De fleste medlemsstater, der fremkom med et indlæg, var enige i formandskabets forslag om, at cabotagekørsel først kan påbegyndes i værtsmedlemsstaten, efter at al aflæsning af den internationale transport er afsluttet. De var enige om, at dette klart bør anføres i forordningen. Et mindre antal medlemsstater gik ind for en mere liberal tilgang, som også vil gøre det muligt at lade cabotagekørsel finde sted sideløbende med international transport før fuld aflæsning i værtsmedlemsstaten. Endelig anmodede nogle medlemsstater om også i andre henseender at præcisere definitionen af cabotage.

Drøftelserne om **tilgrænsende medlemsstater** gjorde det ikke muligt at drage nogen endelige konklusioner. Nogle medlemsstater støttede Kommissionens forslag. Andre støttede formandskabets forslag om at tydeliggøre Kommissionens tekst ved at definere "tilgrænsende medlemsstater" (medlemsstater, der deler landgrænse). Nogle få medlemsstater støttede en mere liberal tilgang om at tillade cabotagekørsel i alle andre medlemsstater i et vist antal dage. Et par medlemsstater støttede en mere begrænset justering af status quo, nemlig at tillade cabotagekørsel i alle andre medlemsstater inden for en nærmere fastsat tidsfrist på under de fem dage, som Kommissionen har foreslået for cabotagekørsel. Et meget lille antal medlemsstater erklærede, at cabotagekørsel kun bør være tilladt i værtsmedlemsstaten, når den internationale transport er afsluttet, i hvert fald hvis antallet af kørsler forbliver ubegrænset på cabotagedagene.

Kontrol af overholdelsen af cabotagereglerne

Med hensyn til **kontrol af overholdelsen af cabotagereglerne** var medlemsstaterne generelt enige i formandskabets tilgang, dvs. at der ikke er behov for et nærmere fastsat antal kontroller. Nogle af dem påpegede, at vurderingen af, hvad der udgør et "tilstrækkeligt" antal kontroller, bør foretages på nationalt plan afhængigt af de lokale forhold. Medlemsstaterne kunne generelt støtte begge kompromisforslag fra formandskabet og gjorde gældende, at de bør betragtes i fuld komplementaritet.

Andre spørgsmål

Medlemsstaterne så generelt med tilfredshed på, at Kommissionen har til hensigt at overgå til **elektroniske dokumenter ved kontrol på vejene**, men nogle var bekymrede for, at de tjenester, der udfører inspektioner, vil kunne blive mindre effektive, hvis føreren med henblik på dokumentation får mulighed for at henvise til andre personer, der befinder sig uden for lastbilen. Med hensyn til den mulige nye forpligtelse for medlemsstaterne til at **sanktionere visse former for adfærd** hos afsendere, speditører, kontrahenter og underleverandører tog delegationerne specifikt undersøgelsesforbehold. Nogle få delegationer påpegede, at **den vejstrækning i en kombineret transport**, der finder sted inden for en enkelt medlemsstat, bør være underlagt de samme betingelser for markedsadgang som cabotagekørsel. Endelig var flere delegationer, hvad angår procedurer med **delegerede retsakter**, ikke indforstået med at ændre gyldighedsperioden for fællesskabstilladelsen ved afledt ret.

Kommissionens repræsentant forsvarede forslaget om cabotagekørsel. Han mente, at argumenterne angående tallet på fem dage bør analyseres yderligere, forudsat at målet med forslaget, nemlig at forenkle reglerne og forbedre kontrollen, forfølges. Han anerkendte, at den tilsigtede forenkling vil kunne indebære, at problemet med systematisk cabotage, som er koncentreret til nogle få medlemsstater, varer ved. Alle beskyttelsesforanstaltninger, der drøftes som led i et kompromis, vil skulle opfylde kravet om effektiv håndhævelse.

c) Forordning (EF) nr. 561/2006

Regulær ugentlig hviletid i førerhuset

Medlemsstaternes reaktioner på Kommissionens forslag om mere tydeligt at forbyde at sove i førerhuset under den regulære ugentlige hviletid og tilsvarende kompensationsperioder viste, at de har meget forskellige udgangspunkter. Mens et stort antal medlemsstater hilste forslaget velkommen som en bekræftelse på, hvordan de fortolker de nuværende regler, var der endnu flere medlemsstater, der beklagede, at det er upraktisk og diskriminerende. Disse grupper af medlemsstater havde – ligesom med hensyn til andre spørgsmål i dette forslag – forskellige syn på føreres evne til effektivt at udnytte den fleksibilitet, der muligvis findes eller indføres i loven, til egen fordel og var uenige om værdien ved og muligheden for at kontrollere detaljerede regler for, hvordan den regulære ugentlige hviletid bør holdes.

Formandskabets kompromis om at sondre mellem forbudt ugentlig hviletid i førerhuset som sådant og tilladt ugentlig hviletid i førerhuset, når lastbilen befinder sig på et sikkert og trygt parkeringsområde, vandt stor støtte. Nogle medlemsstater fastholdt dog deres holdning, dvs. et strengt forbud mod at holde ugentlig hviletid i førerhuset som oprindeligt foreslået af Kommissionen. Et par medlemsstater var ikke overbevist om, at hviletidsforordningen bør bruges til at regulere kriterierne for de steder, hvor hviletiden holdes, og andre var ikke overbevist om den praktiske værdi ved denne sondring, da der enten ikke er noget "marked" for sådanne rastepladser eller stor mangel på dem, alt efter trafiktætheden i visse regioner.

De fleste medlemsstater var enige om, at eventuelle standarder, der fastsættes i reglerne, bør kombineres med en mulighed for at ajourføre dem ved afledt ret, og at der skal være let tilgængelige oplysninger for førerne. Mange medlemsstater var enige med formandskabet i, at det måske ikke er nødvendigt med en procedure for certificering af egnede rastepladser, men at det er nødvendigt med en pålidelig kilde – overvåget af myndighederne – med oplysninger om ledige rastepladser. En enkelt medlemsstat foreslog at forstærke Kommissionens forslag med effektive kontrolforanstaltninger, f.eks. at pålægge føreren at dokumentere, hvor den regulære ugentlige hviletid er holdt. De fleste medlemsstater tilsluttede sig dog formandskabets forslag om ikke at anmode om en sådan dokumentation, men i stedet primært at benytte sig af takografens oplysninger ved kontrol på vejene.

Der var almindelig enighed om, at parkeringspladser i nogle områder af EU er så overfyldte, at selv forbuddet mod at holde den ugentlige hviletid i førerhuset ikke ville lette situationen betydeligt.

Muligheden for at vende hjem og organisering af ugentlig hviletid

Hvad angår førerens ret til regelmæssigt at **vende hjem**, støttede en stor gruppe af medlemsstater Kommissionens forslag om et interval på tre uger. En mindre gruppe af medlemsstater gik ind for 12 uger, mens den forholdsvis største gruppe kunne acceptere formandskabets forslag om seks uger. Fire medlemsstater nævnte et muligt kompromis på fire uger. En enkelt medlemsstat foreslog, at teksten bør ændres for tydeligt at fastslå, at den transporttid, der er forbundet med at vende hjem til egen bopæl, ikke bør trækkes fra hviletiden.

Med hensyn til definitionen af udtrykket "hjem" var de fleste medlemsstater enige med formandskabet i, at der skal anvendes et bredt udtryk for ikke at begrænse føreren alt for meget. Det blev dog påpeget, at forpligtelsen også skulle være praktisk for operatøren, der skal tilrettelægge førerens arbejdstid. Andre medlemsstater foreslog, at det bør være etableringslandet eller beskæftigelseslandet.

Med hensyn til **organisering af ugentlig hviletid**, dvs. indførelsen af forlænget hviletid som kompensation for reduceret hviletid, ønskede et flertal af medlemsstaterne at bevare den nuværende model med to uger i stedet for at gå over til fire uger som foreslået af Kommissionen. Samtidig hilste flere medlemsstater Kommissionens forslag velkommen for dets ekstra fleksibilitet i en 4-ugers periode. Hvad angår det spørgsmål, der følger heraf, dvs. hvorvidt artikel 6, stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006 følgelig vil skulle ændres, foreslog et par medlemsstater at hæve grænsen for den kumulerede køretid til fire uger svarende til 180 timer i fire uger i stedet for 90 timer i to uger, men stødte på stærk modstand fra nogle andre medlemsstater.

For så vidt angår **kompensation for reduceret ugentlig hviletid** foretrak flere medlemsstater at bevare den nuværende fleksibilitet, der består i at bruge kompensation kombineret med den daglige hviletid og med ugentlige hviletider. Andre medlemsstater støttede formandskabets kompromisforslag om at tillade førere at kombinere kompensationen med ugentlige hviletider, herunder reduceret ugentlig hviletid, men ikke med daglige hviletider.

Andre spørgsmål

Et betydeligt antal medlemsstater kunne støtte afskaffelsen af en vægtgrænse på 7,5 t i forbindelse med fritagelsen for **ikkeerhvervsmæssig varetransport**. En af disse medlemsstater foreslog en ny grænse på 18 t, som stadig skal vurderes af andre delegationer. Der var også en vis utilfredshed med forsøget på at afgrænse betydningen af "ikkeerhvervsmæssig". Mens nogle delegationer mente, at det er for kompliceret at løse på tilfredsstillende vis, gik andre ind for, at der i det mindste bør fastlægges en konsekvent tilgang på tværs af EU-lovgivningen.

To medlemsstater tog specifikt undersøgelsesforbehold med hensyn til kodifikationen af vejledningen om pauser ved **flermandsbetjening**.

De delegationer, der tog ordet, så positivt på Kommissionens forslag om at indføre en vis **fleksibilitet for førere** til at fravige visse hviletidsregler for at nå frem til egnet indkvartering, men der blev spurgt til, hvordan det skal vurderes, at et sådant tiltag ikke vil bringe færdselssikkerheden i fare. En enkelt medlemsstat mente, at der skal indføres en vis fleksibilitet med hensyn til køretiden, når den regulære ugentlige hviletid begynder.

Delegationerne tog også forbehold vedrørende brugen af rådgivningsproceduren til at vedtage **gennemførelsesretsakter** vedrørende fastlæggelse af harmoniserede tilgange til gennemførelsen.

Kommissionens bemærkninger

Kommissionens repræsentant spillede en afgørende rolle i forbindelse med formandskabets bestræbelser på at bane vejen for kompromiser, der kan støttes af et flertal af delegationer. Han forbeholdt sig Kommissionens holdning og meddelte tydeligt, at formandskabets tilgang til hviletid i førerhuset og muligheden for at vende hjem/organiseringen af ugentlig hviletid afveg betydeligt fra Kommissionens forslag, men frembød fordele med hensyn til at løse forskellige elementer, der gav anledning til bekymring, særlig med hensyn til egnede parkerings- og rasteplasser.

d) Forordning (EU) nr. 165/2014

Medlemsstaterne støttede Kommissionens forslag om at udvide de **oplysninger, der registreres i takografen**, til også at omfatte grænsepassage for at lette opfølgningen af de sociale bestemmelser og markedsreglerne. I denne sammenhæng støttede et stort flertal af medlemsstater formandskabets forslag om at **præcisere formålene med at indsamle takografens oplysninger**, og nogle af dem foreslog også at benytte sig af overvågningen af forpligtelser i henhold til forordning (EF) nr. 1073/2009 (adgang til markedet for buskørsel). Nogle medlemsstater mente dog, at den øgede "sporing" af føreren af forskellige årsager kunne være i strid med hensynet til beskyttelse af personoplysninger og krævede særlig opmærksomhed, hvad angår nødvendighed og proportionalitet. Disse delegationer foreslog at indhente en udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse, men opnåede ikke det krævede flertal. Rådets Juridiske Tjeneste fremlagde også en vurdering.

Formandskabets forslag om at indsætte præciseringer i teksten for, hvornår og hvor føreren vil skulle **indgive landekoder** efter grænsepassage, ved det første planlagte eller nødvendige ophold, blev generelt hilst velkommen. Et flertal af medlemsstaterne var imod en forpligtelse til et yderligere ophold udelukkende for at indgive landekoden og støttede dermed formandskabets tilgang, dvs. et krav om, at landekoden ved transitkørsel kun skal indgives ved et planlagt eller nødvendigt ophold. Et mindretal af medlemsstater var dog imod disse præciseringer, primært med tanke på den helt konkrete håndhævelse. De forventede at kunne forlade sig på meget præcise tidsangivelser i oplysningerne om grænsepassage til at følge op på de sociale bestemmelser, ønskede et obligatorisk ophold ved transitkørsel og så gerne, at denne forpligtelse udvides til også at omfatte førere, der stadig bruger analoge takografer. De gjorde også gældende, at det, hvis der indføres en vis praktisk fleksibilitet, vil kunne skabe et forkert incitament til at forhale monteringen af intelligente takografer, som vil levere alle de nødvendige oplysninger elektronisk.

Denne drøftelse førte til en bredere diskussion om, hvorvidt den obligatoriske **indførelse af intelligente takografer** i den eksisterende vognpark (såkaldt eftermontering, obligatorisk senest i 2034) bør fremrykkes, f.eks. med fem eller ti år. En betydelig del af de delegationer, der tilkendegav deres syn på sagen, gik ind for et sådant skridt, mens andre ønskede at afvente Kommissionens undersøgelse og vurdering, som var umiddelbart forestående. Nogle delegationer var ikke enige i at fremrykke datoen under forhandlingerne om vejtransportpakken og gjorde gældende, at kompromiset om takografforordningen kun var tre år gammelt og havde været vanskeligt at opnå. En del af delegationerne har endnu ikke tilkendegivet deres holdning.

En enkelt medlemsstat, der påpegede manglerne ved at have en **dataserie** på kun 28 dage i takografer, når de sociale bestemmelser kontrolleres, foreslog at udvide dækningen til 60 dage. Andre delegationer tog undersøgelsesforbehold.

Kommissionens repræsentant fandt de tilføjelser, der blev foreslået af formandskabet, relevante, dels af praktiske hensyn (indgivelse af landekoder), dels med sigte på den juridiske holdbarhed (opfyldelse af målene med dataindsamling).

e) **Direktiv (lex specialis) om udstationerede ansatte i vejtransportsektoren og direktiv 2006/22/EF**

Generelt

Drøftelserne om forslaget blev i vidt omfang overskygget af spørgsmålet om, hvorvidt **udstationeringsreglerne** overhovedet bør finde anvendelse på international vejtransport. Da drøftelserne om revisionen af udstationeringsdirektivet² var mere fremskredne, blev visse elementer fra drøftelserne inddraget i udarbejdelsen af den generelle indstilling med henblik på nævnte revision, og den generelle indstilling blev fastlagt på EPSCO-Rådet den 23. oktober 2017. Behandlingen af transport ved transit blev navnlig drøftet i denne sammenhæng, og der blev opnået enighed om først at anvende ændringerne i udstationeringsdirektivet på vejtransportsektoren, når lex specialis træder i kraft.

Landtransportgruppen havde modtaget forklaringer fra Rådets Juridiske Tjeneste og skriftlige bidrag fra Kommissionen om forskellige aspekter ved udstationering. Mange delegationer lagde særlig vægt på disse bidrag og på debatten i EPSCO-Rådet, herunder en erklæring og et indlæg fra Kommissionen ved den lejlighed.

Hvad angår en **overgangsperiode** for anvendelse af de vigtigste elementer i udstationeringsreglerne, fastholdt et antal medlemsstater deres principielle modstand mod overhovedet at anvende disse standarder på førere. De fleste medlemsstater i denne gruppe var dog rede til at ændre holdning, hvis overgangsperioden kommer til at omfatte alt og fastsættes på et niveau, der i praksis giver plads til at være omfattet af fritagelsen. Disse medlemsstater tilføjede flere betingelser for en sådan holdningsændring, f.eks. færre sociale standarder og administrative krav, der finder anvendelse.

² Direktiv 96/71/EF.

En mindre gruppe af medlemsstater delte bekymringerne som følge af deres afsides beliggenhed eller den tunge grænseoverskridende trafik. En anden gruppe af medlemsstater insisterede derimod på, at alle udstationeringsreglerne skal finde anvendelse fra det øjeblik, førere fra andre EU-medlemsstater rejser ind på deres område, eller meget kort tid derefter, og de var imod at fritage cabotagekørsel. Delegationerne var principielt enige med Kommissionen i, at det, hvis udstationeringsreglerne anvendes, er nødvendigt med en *lex specialis* for at tage hensyn til de særlige forhold ved vejtransportsektoren og sikre lige vilkår ved kontrol i værtsmedlemsstater. Det viste sig, at de fleste medlemsstater primært var betænkelige ved den voksende administrative byrde som følge af disse regler, herunder det enorme papirarbejde, der kræves for at håndtere udstationeringsreglerne, og samtidig opfordrede indtrængende til foranstaltninger for at komme de umenneskelige arbejdsforhold for visse førere til livs.

Anvendelsesområde

Med hensyn til **transit** delte et stort flertal af de delegationer, der tog stilling, formandskabets opfattelse, at der ved kørsel i transit ikke er tale om udstationering af førere. Et flertal af delegationer foretrak desuden, at situationen med transit behandles i retsakten (hvadenten det sker i selve direktivet eller i *lex specialis*). En enkelt medlemsstat gav udtryk for det klare synspunkt, at førere også udstationeres i forbindelse med transit.

Drøftelserne om **vejstrækningen i en kombineret transport** gjorde det ikke muligt at drage nogen endelige konklusioner, fordi et betydeligt antal medlemsstater foretrak at analysere dette spørgsmål, efter at forslaget om ændring af det relevante direktiv er forelagt³. Andre ønskede at opretholde et samlet syn på den internationale transport og ønskede ikke at opdele den i forskellige afsnit for at kunne anvende udstationeringsreglerne. De fleste delegationer, der tilkendegav deres holdning, var enige med formandskabet i, at det er nødvendigt at afklare situationen på en eller anden måde.

Formandskabets forslag om at udvide undtagelserne i *lex specialis* til også at omfatte **transport for egen regning (vejtransport)** som defineret i udstationeringsdirektivet blev støttet af nogle medlemsstater, mens andre havde brug for mere tid for at kunne vurdere følgerne af en sådan ændring.

³ Direktiv 92/106/EØF.

Beregning af udstationeringsperioder

Drøftelserne om **beregning af udstationeringsperioder** forløb generelt i to spor. Et betydeligt antal medlemsstater støttede Kommissionens tilgang, dvs. at lægge en referenceperiode på seks timer til grund ved beregning af halve og hele dage. En anden, lige så stærk gruppe af medlemsstater ønskede at tage hensyn til det faktiske antal timer, der er tilbragt i værtsmedlemsstaten, så der først er tale om "en dags tilstedeværelse", når der er gået 24 timer. Med hensyn til medtagelse af hviletider og rådighedsperioder vandt formandskabets forslag om at se bort fra egentlig hviletid ved beregningen ikke støtte hos et flertal. Nogle få medlemsstater ønskede på den anden side at gå længere og ønskede også at se bort fra daglige hviletider og rådighedsperioder ved beregningen.

Der var en drøftelse – i lighed med drøftelsen om, hvornår oplysninger om grænsepassage skal indgives i takografen – om, **hvordan tilstedeværelsen i henhold til udstationeringsreglerne skal udregnes, når lastbilen ankommer til værtsmedlemsstaten med tog eller færgе**. Delegationerne støttede generelt formandskabets forslag, dvs. at udstationeringen begynder i havnen eller ankomstbanegården. To medlemsstater foretrak, at det øjeblik, hvor føreren endelig forlader havnen eller ankomstbanegården, lægges til grund. En enkelt medlemsstat insisterede på, at beregningen vil skulle begynde ved grænsen, uanset transportform. Drøftelserne gjorde det ikke muligt at drage nogen endelige konklusioner om, hvordan den tid (rådighedstid eller hviletid), der tilbringes på en færgе eller et tog, skal behandles, f.eks. om føreren bør have en vis fleksibilitet til at henregne disse perioder til det land, vedkommende forlader eller ankommer til.

Administrative krav og kontrolforanstaltninger

Et meget stort flertal af de medlemsstater, der tog ordet, ønskede at have en "lukket liste" over **administrative krav og kontrolforanstaltninger** med henblik på håndhævelse af de udstationeringsregler inden for vejtransportsektoren, der er fastsat i lex specialis. Disse medlemsstater gjorde gældende, at en udtømmende liste over harmoniserede regler i alle medlemsstaterne vil sikre, at transporten foregår så problemfrit som muligt i denne sektor, som er særdeles mobil og international i sit væsen. De gik også ind for at tydeliggøre denne helt særlige karakter i direktivet og foreslog, at lovgivningen kunne foreskrive, at listen over krav og kontrolforanstaltninger ajourføres i overensstemmelse med den teknologiske udvikling på kontrol- og transportområdet ved hjælp af en afledt retsakt.

Nogle få medlemsstater støttede en ikkeudtømmende liste. Et par medlemsstater forbeholdt sig deres holdning, da de var forurolet over, at listen ikke ville give alle de ønskede elementer.

Hvad angår listens indhold, kom to medlemsstater med konkrete forslag om at forkorte den liste over kontrolelementer, som Kommissionen har foreslået til kontrol på vejene, og flytte nogle undersøgelselementer til anden fase af den grænseoverskridende håndhævelse gennem administrativt samarbejde og kontrol hos de pågældende virksomheder. Disse forslag blev hilst velkommen af nogle medlemsstater. Andre insisterede dog på den særlige betydning af at råde over ajourførte udstationeringserklæringer, mens der var delte meninger om nytteværdien ved at kontrollere lønsedler på vejene, eftersom de dækker perioder i fortiden og er forskellige for så vidt angår format, indhold og sprog. Under drøftelserne var nogle af de centrale overvejelser, at inspektører skal have let tilgængelige dokumenter og grundlag for at træffe beslutninger på stedet, herunder ved hjælp af moderniserede informationssystemer, mens andre erkendte, at beslutninger muligvis først vil kunne træffes efter kontrol hos de pågældende virksomheder.

Andre spørgsmål

To medlemsstater udtrykte betænkeligheder ved den praktiske anvendelse og håndhævelse af udstationeringsreglerne over for **transportvirksomheder og førere, der ikke er fra EU**. De fandt det umuligt at anvende og håndhæve udstationeringsreglerne i praksis, og dette kunne derfor give ikke-EU-transportvirksomheder en gunstigere stilling end EU-transportvirksomheder.

Risikoklassificeringssystemet i direktiv 2006/22/EF

Mens et solidt flertal principielt støttede Kommissionens tilgang til at forbedre risikoklassificeringssystemet i håndhævelsesdirektivet, manede nogle få medlemsstater til forsigtighed og ønskede, at der først blev fokuseret på en fuldstændig gennemførelse af risikoklassificeringssystemerne på nationalt plan. Tilsvarende var der mange medlemsstater, der bad om en overgangsperiode. Et par medlemsstater satte også spørgsmålstejn ved de foreslåede privilegerede kriterier for lastbiler med "intelligente takografer" eller fandt, at det er vanskeligt at beregne risikoen for transportvirksomheder, der gør brug af mange udlejningskøretøjer.

Kontrol af arbejdstidsdirektivet

Mange medlemsstater forventede praktiske vanskeligheder, hvis den obligatoriske kontrol på vejene vil skulle omfatte overholdelsen af arbejdstidsdirektivet⁴. Kommissionen forklarede, at man havde overvejet at omformulere dele af arbejdstidsdirektivet for at lette kontrollen, men at det ikke i øjeblikket var muligt på grund af manglende støtte fra arbejdsmarkedets parter.

For at finde en omkostningseffektiv måde til at sikre håndhævelsen af arbejdstidsdirektivet foreslog formandskabet derpå, at kontrolkravene vil blive begrænset til kontrol hos transportvirksomhederne. Det ville forene målet om at forbedre arbejdstidsdirektivets håndhævelse og bekymringen for, at minimumsniveauer ved kontrol på vejene kunne være ineffektive. Delegationerne tilsluttede sig denne vej frem.

Kommissionens bemærkninger

Kommissionens repræsentant var til stor nytte, idet han forsøgte at afklare de komplekse spørgsmål og tvivl vedrørende anvendelsen af udstationeringsreglerne på vejtransportsektoren. Han leverede støtte til en række af formandskabets initiativer med henblik på at præcisere teksten, navnlig med hensyn til omfanget af transport, der er dækket af udstationeringsreglerne, og med henblik på gøre beregningen af perioder mere operationel, samtidig med at han insisterede på principperne i forslaget. Disse principper bestod nemlig bl.a. i, at udstationeringsreglerne anvendes, med visse undtagelser, og at der ved beregningen af udstationering tages hensyn til alle perioder, der vedrører arbejdsperioder. Kommissionens repræsentant bekræftede, at transit ikke udgør en udstationeringssituation. Han fastslog også, at disse regler for så vidt angår administrative krav og kontrolforanstaltninger bør være harmoniseret fuldt og helt på EU-plan (dvs. en "lukket liste"). Han påpegede derpå, at en forbedring af håndhævelsen af arbejdstidsdirektivet ganske vist er et vigtigt mål, men at håndhævelsesmidlerne bør tage hensyn til de praktiske begrænsninger.

⁴ Direktiv 2002/15/EF.

f) **Direktiv 2006/1/EF**

Med hensyn til forslaget om at indføre større fleksibilitet ved den grænseoverskridende anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej opretholdt et antal medlemsstater deres forbehold vedrørende den mulige udhuling af indtægterne fra motorkøretøjsafgifter. Disse medlemsstater udtrykte tilfredshed med formandskabets kompromis om at nedsætte **minimumsperioden** for tilladt brug til tre måneder (i stedet for fire), men nogle af dem foretrak to måneder eller kun en måned. Delegationerne udtrykte ligeledes tilfredshed med formandskabets forslag om at give medlemsstaterne ret til at sætte loft over andelen af udlejningskøretøjer i den samlede vognpark af ejede køretøjer, om end nogle delegationer havde brug for at analysere det relevante tal yderligere, og en enkelt delegation ønskede at sætte loft over den samlede vognpark, som virksomheden har i brug. Fire medlemsstater forkastede Kommissionens forslag, mens andre hilste forslaget velkommen, som det forelå, og henviste til den liberalisering, der allerede er indført på nationalt plan. En enkelt medlemsstat foreslog, at en medlemsstat bør kunne begrænse brugen af udlejningskøretøjer under en vis vægtgrænse. To medlemsstater stillede sig forskelligt til forslaget om at lade en vægtgrænse for udlejningskøretøjer, der bruges til kørsel for **egen regning**, udgå.

De fleste delegationer udtrykte tilfredshed med formandskabets forslag med hensyn til at lette **kontrollen med de resterende tidsmæssige begrænsninger**. Efter nogle delegationers opfattelse var der stadig betydelige risici forbundet med at kontrollere andre regler, især cabotagereglerne, og andre var også betænkelige ved køretøjer, der skifter kontrakt, og ved håndhævelsesbyrden i tilfælde af flere overtrædelser på tværs af grænserne. En enkelt medlemsstat gik ind for, at der i reglerne indføres et udtrykkeligt krav om en passende **registrering** af udlejningskøretøjer i EU⁵.

Mange delegationer var rede til at følge formandskabet med hensyn til at omformulere betingelserne for at tillade brug af udlejningskøretøjer, der er taget i brug efter loven i en anden medlemsstat, og som **lejes af en virksomhed, der er etableret i en anden medlemsstat**. Da der blev forelagt et andet forslag af en enkelt medlemsstat, var et antal medlemsstater dog stadig nødt til at afklare deres holdning desangående.

⁵ Se Rådets direktiv 1999/37/EF.

Endelig udtrykte delegationerne tilfredshed med formandskabets forslag om at adressere visse resterende risici ved en **gennemgang, der foretages af Kommissionen** fem år efter de nye reglers gennemførelse.

Kommissionens repræsentant tog generelt forbehold og var åben over for at præcisere visse beskyttelsesforanstaltninger i forslaget.

IV. OVERVEJELSER MED HENBLIK PÅ DET VIDERE ARBEJDE

Det estiske formandskab gjorde betydelige fremskridt med mange aspekter af markederne og den sociale søjle i den første mobilitetspakke. Resultatet af dets arbejde er et solidt grundlag for de fremtidige drøftelser. Der er gjort fremskridt med de fire sager parallelt, og for nogle sager er man kommet tættere på et kompromis blandt medlemsstaterne end for andre.

Navnlig det tekniske arbejde med forslagene om adgangen til erhvervet (i forbindelse med etableringskriterierne og lette erhvervskøretøjer), om udlejningskøretøjer og om takografer er godt fremskredent. Formandskabet mener, at mulige kompromiser er inden for rækkevidde.

Der vil skulle arbejdes mere med forslaget om hviletider for at finde et kompromis, der passer alle. Et flertal af medlemsstaterne synes at være enige i den kurs, der er valgt i kompromiset, mens en række andre stadig har væsentlige betænkeligheder. For at komme videre vil der skulle udarbejdes konkrete ændringer.

Forslaget om udstationering af ansatte i vejtransportsektoren og forslaget om adgang til markedet vil kræve mest arbejde. Der er ikke opnået store fremskridt endnu, da disse sager er særdeles politiske og hænger tæt sammen. Mange medlemsstater har også meddelt, at de endnu ikke har fastlagt officielle holdninger. Dette vanskeliggøres yderligere af den tætte sammenhæng med lovgivningsarbejdet med ændring af det generelle udstationeringsdirektiv; Rådet vedtog sin generelle indstilling hertil så sent som den 23. oktober 2017, og der er endnu ikke indledt triloger.

Arbejdet i de forberedende organer under det estiske formandskab har bekræftet fordelene ved at fastholde en konsekvent og parallel tilgang på tværs af pakkens forskellige elementer.

V. KONKLUSION

Coreper opfordrer i forlængelse af mødet den 22. november 2017 Rådet til at notere sig rapporten med henblik på at forberede yderligere fremskridt med forslagene i pakken.
