

Bryssel den 23 november 2017
(OR. en)

14841/17

Interinstitutionella ärenden:

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

från:	Rådets generalsekretariat
till:	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
Ärende:	Paketet för rörlighet I Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg – Lägesrapport

I. INLEDNING

Kommissionen antog de fyra förslagen den 31 maj 2017 som en del av den första fasen av paketet för rörlighet. Den 8 juni 2017 lades förslagen fram för rådet (under Övriga frågor).

Ett av de övergripande målen med förslagen är att förbättra tillämpningen av reglerna på det sociala området och marknadsreglerna genom förtydligande och förenkling samt bättre kontrollbestämmelser. De enskilda förslagen innehåller följande huvudsakliga delar:

- Tillträde till yrket och marknaden: Skärpa och harmonisera etableringsvillkoren och inrätta ett effektivare samarbete mellan medlemsstaterna i syfte att bekämpa så kallade brevlådeföretag. Utvidga tillståndskravet till att omfatta lätta nyttofordon. Revidera och förenkla cabotagebegränsningar och fastställa relaterade normer för kontroll. Gå över till elektroniska dokument.
- Viloperioder och färdskrivare: Göra fördelningen av de veckovisa viloperioderna flexiblare för att möjliggöra en viss ackumulering var tredje vecka. Kombinera denna flexibilitet med en tydlig skyldighet för operatörer att tillhandahålla och betala för lämplig inkvartering utanför förarhytten, inbegripet möjligheten att regelbundet återvända till hemmet. Göra det obligatoriskt för föraren att registrera gränspassager i färdskrivaren för att underlätta uppföljningen av sociala normer och cabotagebestämmelser.
- Utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn och tillämpningsdirektivet: Förtydliga tillämpningen av principerna om utstationering av arbetstagare genom att fastställa en minimiperiod som föraren måste ha vistats i en medlemsstat (tre dagar per månad i fallet internationell transport) för att omfattas av de lokala reglerna för minimilön och årlig ledighet. Förbättra tillämpningen med hjälp av anpassade checklistor för vägkontroller och en harmoniserad riskvärderingsmetod samt genom att även göra arbetstidsdirektivet till föremål för obligatoriska kontroller.
- Hyrda fordon: Mjuka upp begränsningarna av användningen av hyrda fordon för internationell transport.

Arbetsgruppen för landtransporter granskade förslagen vid 17 tillfällen mellan den 1 juni och 6 november 2017. Samtliga delegationer lämnade in allmänna granskningsreservationer. Diskussionen om specifika frågor uppbådade därför flera olika inlägg och ståndpunkter. Delegationerna DK, PL och UK lade in reservationer för parlamentsbehandling. Delegationen NL hänvisade till en konsekvensbedömning som höll på att genomföras på nationell nivå.

Den 13 och 21 juni 2017 diskuterade delegationerna de konsekvensbedömningar som bifogas förslagen och förbehöll sig rätten att komma med ytterligare synpunkter i ett senare skede. När det gäller den sociala pelaren, noterade delegationerna att konsekvensbedömningen håller hög kvalitet. Flera delegationer kritiserade emellertid beräkningarna av kostnader i samband med tillämpningen av reglerna för utstationering av arbetstagare inom internationell transport. Dessa delegationer ansåg även att de nya kraven på viloperioder ökar kontrollbördan ytterligare. Vissa delegationer ifrågasatte också om det är praktiskt genomförbart att föraren ska tillbringa den normala veckovilan utanför fordonet, om inte tillräckligt många säkra parkeringsplatser finns tillgängliga. Andra ansåg att flexibla regler för viloperioder kan ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten.

När det gäller marknadstillträde, var delegationerna överens med kommissionens konsekvensbedömning att en viktig brist är den praktiska svårigheten att kontrollera cabotagereglererna, medan vissa framhöll att kontrollbördan i praktiken åligger de väldigt få medlemsstater där de flesta cabotagetransporter sker. Vissa delegationer uttryckte tvivel över huruvida omformuleringen av cabotagereglererna är motiverad av antalet illegala transporter, vilket bedömdes vara relativt lågt. Dessa delegationer motsatte sig påståendet att den planerade förenklingen av reglerna i stort sett skulle säkra ett oförändrat antal cabotagetransporter, eftersom vissa av de beräkningar som lades fram visade på en minskning. De förespråkade ett alternativ där man samtidigt höjer de sociala normerna och underlättar marknadstillträdet. En annan grupp delegationer var av motsatt uppfattning och förutsåg en betydande ökning av cabotagetransporterna, inbegripet problemet med systematiska cabotagetransporter, vilket de ansåg vara olämpligt så länge de sociala normerna varierar runtom i EU.

När det gäller konsekvensbedömningens studie av tillträde till yrket, ansåg ett betydande antal delegationer att grunden för tillståndskravet för lätta nyttofordon var svag. Vissa gick längre och ansåg att bedömningen inte bevisade något behov överhuvudtaget av reglering av lätta nyttofordon på EU-nivå. De flesta delegationer ställde sig bakom strategin att stärka etableringskraven och begränsa möjligheten att på nationell nivå fastställa ytterligare krav för tillträde. Vissa medlemsstater var bekymrade över det föreslagna avskaffandet av tillkommande nationella kriterier och hänvisade till en negativ inverkan på specifik nationell nivå.

Med avseende på hyrda fordon, konstaterade delegationerna slutligen de förväntade positiva konsekvenserna för hyrda fordons spridning på marknaden, samtidigt som flera av dem framhöll att eventuella negativa konsekvenser behövde analyseras ytterligare. Farhågorna rörde en eventuell urholkning av skattebasen samt kontrollerbarheten och i båda fallen avsågs de då kvarvarande begränsningarna av användningen av hyrda fordon samt cabotagetransporter. Vissa delegationer var inte övertygade av argumentet att en effektivare marknad för fordonsuthyrning säkert skulle ha en positiv inverkan på miljön.

II. ORDFÖRANDESKAPETS KOMPROMISSCENARIER

a) Förordning (EG) nr 1071/2009

Lätta nyttofordon

När det gäller regleringen av tillträdet till yrket för operatörer som använder lätta nyttofordon har ordförandeskapet lagt fram ett kompromissförslag bestående av följande element:

- Endast operatörer som utför **internationella** transporter med lätta nyttofordon som **väger** mellan [2,5–2,8 ton] och 3,5 ton ska omfattas av direktivets tillämpningsområde, eftersom den viktigaste frågan för medlemsstaterna var att dessa fordon skulle bli synligare på den internationella vägtransportmarknaden. Genom att fastställa en minimivikt undviker man att behöva inkludera en mycket stor mängd andra fordon och operatörer som inte är verksamma på den internationella transportmarknaden. Detta löser problemet med proportionalitet, genom att man undviker en onödig administrativ börda för operatörer som använder minibussar av samma storlek som personbilar. En tröskel på mellan 2,5 och 2,8 ton föreslogs.

- Berörda operatörer som vill utföra internationella transporter med lätta nyttofordon med en vikt som ligger över tröskelvärdet måste ansöka om ett **EU-tillstånd**. Den utfärdande myndigheten är skyldig att på de bestyrkta kopiorna specificera att dessa har utfärdats för ett fordon eller en kombination av fordon som väger mellan [2,5–2,8 ton] och 3,5 ton, i syfte att undvika kringgående av reglerna om ekonomiska resurser, som är strängare för tunga fordon.
- Samtliga fyra **tillståndskriterier** – fast etablering, gott anseende, yrkesmässig kompetens och ekonomiska resurser – ska tillämpas på lätta nyttofordon. Denna strategi skapar likvärdiga förutsättningar för operatörer som utför internationella transporter, såväl för de operatörer som använder lätta nyttofordon som de som har blandade fordonsparker, där de senast nämnda redan måste uppfylla samtliga fyra kriterier.
- Ordförandeskapet föreslog också att man inför vissa **övergångsåtgärder** i samband med tillämpningen av de nya reglerna, för att medlemsstaterna ska få tillräckligt med tid för att kunna inrätta de administrativa systemen för utfärdande av tillstånd till operatörer som använder lätta nyttofordon och för att dessa operatörer ska få tillräckligt med tid för att anpassa sig till de nya reglerna.

Etableringskriterier och tillkommande nationella krav

Ordförandeskapet lade fram ett kompromissförslag som underlättar kommissionens förslag om att frånta medlemsstaterna möjligheten att lägga till tillståndskrav på nationell nivå. Detta skapar öppenhet i EU när det gäller tillträde till yrket. Vissa nationella särdrag kan behöva beaktas, främst vad gäller etableringskriterierna, och därför föreslog ordförandeskapet att man lägger till en förteckning över frivilliga etableringskriterier, som medlemsstaterna kan införa utöver de som är obligatoriska, om de så önskar.

Dessutom föreslog ordförandeskapet att formuleringen av de obligatoriska etableringskriterierna konkretiseras (t.ex. ersätta ”tillgångar” och ”personal” med ”fordon” och ”förare”) och att två kriterier läggs till, nämligen att företaget måste vara registrerat i ett nationellt företagsregister och vara skattskyldigt i den medlemsstat där det är etablerat.

Ordförandeskapet föreslog att man på de lätta nyttofordonen i fall när det rör sig om en blandad fordonspark skulle tillämpa lägre ekonomiska krav liknande dem som gäller för företag som enbart använder lätta nyttofordon. Detta skulle garantera likabehandling av de olika operatörerna när de använder lätta nyttofordon. Ordförandeskapet föreslog också att detta krav endast skulle gälla för fordon under 3,5 ton, men inte för fordonskombinationer, eftersom det annars skulle bli komplicerat att tillämpa bestämmelserna.

Vad gäller styrkandet av ekonomiska resurser, föreslog ordförandeskapet att man skulle behålla den nuvarande rättsliga ramen, där kravet på en bankgaranti eller en försäkring kan tillämpas valfritt av myndigheten och inte bara i fall där bestyrkta årliga räkenskaper för företaget inte finns tillgängliga, såsom kommissionen föreslagit.

b) Förordning (EG) nr 1072/2009

Cabotagetransporter

För tydlighetens skull föreslog ordförandeskapet att man i lagtexten tydligt skulle definiera inledandet av cabotagetransporten. Enligt den föreslagna definitionen skulle inledandet av cabotagetransporten ske först efter det att all lossning avslutats i värdmedlemsstaten.

Cabotagekontroller

Ordförandeskapet föreslog att de behöriga nationella myndigheterna inte skulle behöva utföra något fast antal cabotagekontroller. Ett tillräckligt antal kontroller borde äga rum utifrån en riskbaserad strategi, varigenom medlemsstaterna skulle kunna beakta både den totala cabotageverksamheten i landet och riskvärderingen av möjliga områden för olaglig cabotage. Enligt den föreslagna strategin skulle medlemsstaterna få utföra cabotagekontroller alltefter sin egen specifika situation.

Ordförandeskapet föreslog också att de tre obligatoriska årliga samordnade vägkontrollerna borde få utföras inom ramen för den redan införda skyldigheten att utföra sex samordnade vägkontroller för andra ändamål enligt direktiv 2006/22/EG om tillsyn.

c) **Förordning (EG) nr 561/2006**

Normal veckovila i förarhytten

Ordförandeskapet föreslog att man skulle följa kommissionens förslag med avseende på ett allmänt förbud mot att tillbringa den normala veckovilan eller motsvarande kompensationsperioder i förarhytten. Samtidigt föreslog ordförandeskapet att man skulle införa ett undantag som ger föraren tillåtelse att tillbringa den normala veckovilan i förarhytten, om denna är utrustad för att ge varje förare lämpliga sovmöjligheter och om fordonet är parkerat på en lämplig rastplats med säker och skyddad parkering och med lämpliga sanitära inrättningar för förarens komfort. "Lämplig rastplats" skulle i så fall behöva definieras i förordningen. En sådan lämplig rastplats skulle behöva uppfylla vissa säkerhets-, skydds- och facilitetskriterier.

Ordförandeskapet betonade också att det måste vara lätt för transportoperatörerna och förarna att få tillgång till informationen om dessa lämpliga rastplatser, helst från en gemensam informationspunkt för samtliga medlemsstater.

Återvändande till hemmet och schema för veckovila

Ordförandeskapet föreslog att skyldigheten för transportoperatörer att ge föraren möjlighet att återvända till hemmet skulle fastställas till en sexveckorsrytm för att ta hänsyn också till transportoperatörerna från de perifera medlemsstaterna. Ordförandeskapet ansåg det viktigt att termen "hem" inte ges en restriktiv definition, eftersom förarna bör ges en viss flexibilitet och valfrihet.

Vad gäller schemat för veckovilan, föreslog ordförandeskapet att man behåller den nuvarande lösningen med varannan vecka, som innebär krav på att den normala veckovilan tas minst varannan vecka. Kompensationen för reducerad veckovila skulle kunna läggas till den normala veckovilan eller en annan reducerad veckovila.

d) Förordning (EU) nr 165/2014

Syfte med färdskrivarinformationen

Ordförandeskapet föreslog att man i texten förtydligar att färdskrivarinformationen kan användas för att kontrollera efterlevnaden av cabotagereglerna, reglerna om utstationerade förare och direktivet om kombinerad transport.

Inmatning av landskoderna

Ordförandeskapet föreslog att det skulle förtydligas att skyldigheten att mata in en landskod måste uppfyllas efter det att en nationell gräns passerats, vid första planerade eller nödvändiga uppehåll för en förare eller en transport. En förare skulle inte efter att ha passerat gränsen vara skyldig att stanna enbart för ändamålet att mata in landskoden, inte ens i situationer där en förare passerar flera gränser utan något planerat uppehåll. Skyldigheten att mata in koden är inte kopplad till typen av transport.

e) Direktiv för *lex specialis* om utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn och direktiv 2006/22/EG

Tillämpningsområde

Ordförandeskapet föreslog att man i lagstiftningen uttryckligen skulle klargöra att transittransporter inte utgör utstationering av förare. Ordförandeskapet föreslog också att man skulle förtydliga att *lex specialis*-bestämmelserna även bör gälla för förare som bedriver verksamhet för egen räkning.

Beräkning av utstationeringsperioderna

Ordförandeskapet föreslog att man vid beräkningen av utstationeringsperioden i en värdmedlemsstat bör ta i beaktande följande faktorer: körtid, arbetstid, tillgänglighetstid, raster och daglig vilotid. Enligt den föreslagna kompromissen ska inte veckovilan räknas in i utstationeringsperioden.

När en förare anländer till värdlandet med annat transportmedel, till exempel med tåg eller färja, bör utstationeringsperioden beräknas från det att föraren börjar köra fordonet för att lämna tåget eller färjan.

Ordförandeskapet föreslog att man på ett uttömmande sätt i den sektorsspecifika *lex specialis* skulle redogöra för de administrativa kraven och kontrollåtgärderna för att sörja för efterlevnad av utstationeringsreglerna inom vägtransportsektorn ("fast förteckning"). Om dessa krav eller åtgärder skulle behöva uppdateras i framtiden på grund av den tekniska utvecklingen eller liknande, bör detta ske genom sekundärlagstiftning. Detta skulle garantera att bestämmelser om utstationering fastställs på europeisk nivå och verkställs på samma sätt i alla medlemsstater.

f) Direktiv 2006/1/EG

Enligt ordförandeskapets förslag skulle en medlemsstat endast för företag som är etablerade i dess eget land kunna begränsa användningen av ett hyrt fordon från en annan medlemsstat. En medlemsstat skulle inte längre ha möjlighet att på sitt territorium begränsa användningen av ett hyrt fordon för företag som är etablerade i en annan medlemsstat.

En medlemsstat som skulle vilja begränsa användningen av ett hyrt fordon för ett företag som är etablerat på dess territorium, skulle få begränsa användningen av ett sådant hyrt fordon till en sammanhängande period av tre månader under ett kalenderår. Medlemsstaten skulle dessutom få begränsa antalet hyrda fordon från en annan medlemsstat till maximalt 25 % av den totala fordonspark som ägs av företaget.

Ordförandeskapet föreslog också att man, inom ramen för den översyn som kommissionen enligt planerna förväntas lägga fram fem år efter tidsfristen för införlivandet, skulle bedöma de eventuella negativa effekterna av en ökad användning av hyrda fordon på medlemsstaternas skatteintäkter samt på trafiksäkerheten och när det gäller olaglig cabotage.

III. KOMMENTARER RÖRANDE DE VIKTIGASTE FRÅGORNA

a) Förordning (EG) nr 1071/2009

Lätta nyttofordon

Många medlemsstater menade att tillståndskrav för operatörer av lätta nyttofordon skulle ge upphov till betydande kostnader för sektorn, samtidigt som det saknas tydliga bevis för att det behövs ingrepp på EU-nivå. Andra medlemsstater menade att kommissionens förslag är ett otillräckligt svar på den bekymmersamma situationen med ökad verksamhet med lätta nyttofordon, eftersom de mer avgörande kriterierna för kontroll av fullgodheten i en transportverksamhet (yrkesmässig kompetens, gott anseende) inte skulle behöva uppfyllas. De betonade att det krävs ordentlig övervakning av sektorn och att en rättvis konkurrens med operatörer av tunga fordon måste säkerställas. Flera medlemsstater jämförde förslaget med lösningar på nationell nivå där tillståndskraven för lätta nyttofordon endast gäller från och med en viss minimivikt.

Alla medlemsstaterna utom en kunde ge sitt stöd åt ordförandeskapets förslag att begränsa tillståndskravet till **internationell transport**. De flesta av medlemsstaterna kunde stödja förslaget att detta krav ska börja gälla från och med en viss **minimivikt**. Fyra av medlemsstaterna stödde inte denna idé. Många av medlemsstaterna hade ingen fastställd standpunkt i fråga om vilken minimivikt som är lämplig. De stödde ordförandeskapets vägledande förslag om en totalvikt på mellan 2,5 till 2,8 ton. Några av medlemsstaterna uttryckte klart stöd för den lägre minimiviktgränsen.

Vad gäller **tillståndskriterierna**, föredrog en stor majoritet av medlemsstaterna tillämpning av alla fyra kriterierna, om tillämpningsområdet enbart täcker lätta nyttofordon som utför internationella transporter. Några andra medlemsstater föredrog att man håller sig till kommissionens förslag också i detta avseende. De ifrågasatte i synnerhet relevansen av ”gott anseende”, så länge sektorn inte övervakas genom färdskrivare, och menade också att kriterierna i fråga om ”yrkesmässig kompetens” var för betungande, med beaktande av de relaterade kraven i bilaga I till förordningen. De flesta delegationer som uttalade sig föredrog att inte ändra bilaga I specifikt för lätta nyttofordon. En medlemsstat förkastade det särskilda kravet om ekonomiska resurser och sade att det bara skulle leda till ytterligare pappersarbete och inte var något meningsfullt kriterium.

Ett par medlemsstater ansåg att de angivna beloppen för ekonomiska resurser (i COM(2017) 281 final även kallat *ekonomisk kapacitet* och *finansiell ställning*) fortfarande var för höga. De flesta medlemsstaterna kunde godta hur kriteriet ekonomiska resurser tillämpades, under förutsättning att problemet med blandade fordonsparker bestående av både tunga och lätta motorfordon skulle åtgärdas. När det gäller tillämpandet av alla fyra tillståndskriterierna efterfrågade vissa medlemsstater en tillräcklig övergångsperiod.

Slutligen gick medlemsstaterna till övervägande del med på principen för förslaget vad gäller de nya administrativa **rapporteringskraven** förbundna med lätta motorfordon. Många begärde dock att denna del av förslaget skulle ses över för att minska den administrativa bördan (vartannat år i stället för årligen, och enbart baserat på lättillgänglig statistik) och öka klarheten och tydligheten (behandlingen av fordon som omfattas av undantag).

Etableringskriterier och tillkommande nationella krav

De flesta medlemsstater höll med om att villkoren för en fast etablering, som återges i artikel 5 i förordningen, bör stärkas, men en del ifrågasatte villkoren och kritiserade att de inte var tillräckligt klara och tydliga. Å andra sidan mötte kommissionens förslag att stryka artikel 3.2 i förordningen, vilket skulle innebära att medlemsstaterna inte längre skulle kunna lägga till licensieringskrav på nationell nivå, motstånd från flera medlemsstater, med argumentet att deras nationella bestämmelser tillgodosåg specifika behov och även tjänade syftet att stärka kopplingen till etableringslandet.

Det stora flertalet medlemsstater ställde sig bakom ordförandeskapets förslag att göra en del av etableringskriterierna exaktare och tydligare samt att som kompensation för strykandet av artikel 3.2 ta med ytterligare icke-obligatoriska aspekter i artiklarna 5 och 7 som återspeglade nationella särdrag. Granskningen fortsätter dock av hur dessa aspekter ska formuleras närmare. I synnerhet kände flera medlemsstater att en del av aspekterna inte var tillräckligt exakta och kontrollerbara, medan andra ville se större flexibilitet att behålla nationella särdrag.

Andra delegationer förespråkade en skärpning av förteckningen över obligatoriska krav, t.ex. i fråga om föreskrivna tillgångar och lokala finansieringskällor, snarare än tillägg av flera icke-obligatoriska sådana, för ändamålet att skapa likvärdiga förutsättningar i kampen mot brevlådeföretag. Vissa medlemsstater anmärkte också att det inte var möjligt att kontrollera en del av de förtecknade kriterierna vid verksamhetens inledande utan först när företaget redan etablerats.

Den viktigaste diskussionsfrågan i fråga om ekonomiska resurser var behandlingen av **blandade fordonsparker**. Ordförandeskapets kompromiss i form av likvärdig behandling av lätta fordon i samtliga operatörers fordonsparker välkomnades generellt av delegationerna, men det noterades att vissa ytterligare förtydliganden behövdes. Vissa delegationer var angelägna om att kombinationer av fordon skulle beaktas vid fastställande av vilka tröskelvärden som ska gälla. Ordförandeskapet ansåg att kombinationer av fordon uppvisade alltför stor variation för att de skulle beaktas för detta ändamål och hänvisade till sitt förslag om att det på de bestyrkta kopiorna (i COM(2017) 281 final även kallade *vidimerade kopior*) av gemenskapstillståndet tydligt skulle anges huruvida det har utfärdats för ett lätt fordon som inklusive släpvagn fortfarande är under viktgränsen eller om det utfärdats för ett fordon som är över viktgränsen. Vissa medlemsstater föreslog lägre belopp för lätta fordon än beloppen i kommissionsförslaget. Ordförandeskapet accepterade inte detta eftersom det ansåg att fordonsparken själv (sett till fordonens tillgångsvärde) kommer att sörja för tillräckligt eget kapital. Ett par medlemsstater sade att dessa belopp borde vara ännu högre.

Några delegationer ifrågasatte att uttrycket ”**equity capital**” för ”eget kapital” i den engelska språkversionen av förslaget ersatt ”capital and reserves”. De ville ha en bekräftelse på att alla delar av de egna medel som den sökande har tillgång till skulle kunna tas med i beräkningen vid bedömningen av det ekonomiska kravet. En delegation föreslog en **indexering** av det ekonomiska tröskelvärdet med sikte på långvarig stabilitet för förordningen.

Vad gäller sätten att **styrka ekonomiska resurser** kunde ett par delegationer inte gå med på kommissionens föreslagna ändringar, som de ansåg vara mer än bara ett förtydligande. I synnerhet ville de delegationerna dels fortsätta med nationella system som kräver en bankgaranti även när årliga räkenskaper finns tillgängliga, dels att försäkringar skulle nämnas. Ordförandeskapets förslag att behålla den nuvarande ordalydelsen i denna föreskrift fick stöd, men vissa delegationer var av en annan åsikt eftersom de ansåg att kommissionens förslag gagnade mindre företag som kanske inte kan få ekonomiska garantier. Ordförandeskapet drog slutsatsen att det krävdes mer arbete för att se om dessa åsikter skulle kunna förenas.

Vad gäller **nationella elektroniska register** och **samarbete mellan medlemsstater** välkomnade delegationerna i stort kommissionens förslag. Vad gäller nationella elektroniska register framhöll dock flera av dem att det behövdes en avvägning mellan obligatoriska data och administrativa kostnader för regelbundna uppdateringar, och dessa delegationer menade också att ytterligare insatser behövde kompenseras av ett välfungerande ERRU.¹ Vissa delegationer ansåg att det var överdrivet med vissa datauppsättningar (t.ex. detaljerade ekonomiuppgifter, antal anställda, riskvärdering).

Vad gäller starkt samarbete mellan medlemsstater välkomnade delegationerna kommissionens avsikt att strukturera upp förfarandet. Det rådde dock delade meningar om förfarandets olika etapper. Vissa medlemsstater efterfrågade större öppenhet om de skäl med hänvisning till vilka en ansökan om samarbete kan vägras och ansåg att det var värdefullt med ett mottagningsbevis för sådana ansökningar, medan andra bad om längre tidsfrister för att kunna godkänna sådana ansökningar. Vissa gjorde en åtskillnad beroende på vilket slags utredning ansökan skulle medföra eller föreslog att den typ av information som ansökan kan gälla uttryckligen skulle avgränsas. Ordförandeskapet drog slutsatsen att ett sätt att gå vidare vore att i texten ange minimiskäl för en ansökan (t.ex. att ange syftet med förfarandet och tillräckligt detaljerat ange vilken information ansökan gäller) och/eller ange de skäl med hänvisning till vilka överlämnande av information kan vägras. Man bör fortsätta att anpassa ordalydelserna om samarbetsförfaranden (artikel 8 i direktiv 2006/22/EG och artikel i förordning 1071/2009) till varandra.

Vad gäller förordningens tillämpningsområde ansåg vissa medlemsstater att man borde ha en harmoniserad EU-rättslig förklaring av den ”**icke-kommersiella**” karaktären hos transporter (i COM(2017) 277 final även kallat *transport*; i COM(2017) 281 final även kallat *transportverksamhet*), medan några tvivlade på att detta var praktiskt genomförbart. Samtidigt accepterades det att man gjorde ansträngningar att förtydliga detta begrepp.

¹ European Register of Road Transport Undertakings (europeiskt register över vägtransportföretag).

Vad gäller förslaget att införa **förfarandet med delegerade akter** i stället för det föreskrivande förfarandet med kontroll ansåg vissa delegationer att delar av bilagorna till förordningen var nödvändiga till sin natur och därför inte gärna kunde ändras genom delegerade akter, och en delegation uttalade sig emot en obegränsad tidsperiod för bemyndigandet. Många delegationer behövde studera de planerade ändringarna närmare.

Kommentarer från kommissionen

Kommissionen avvaktade med sin ståndpunkt. Kommissionens företrädare visade sig vad gäller lätta fordon i viss mån öppna att inrikta förordningens tillämpningsområde på operatörer som har lätta fordon och som sysslar med utlandstransporter, men ansåg att det i detta fall kan vara motiverat att tillämpa licensieringskraven fullt ut. Han ansåg att man skulle kunna kompensera för att medlemsstaterna inte längre har flexibilitet att lägga till nationella tillståndskrav genom att ta hänsyn till en del av dem i förordningen, under förutsättning att de inte oproportionerligt skulle hämma etableringsfriheten.

b) Förordning (EG) nr 1072/2009

Cabotagetransport

Vad gäller **antalet tillåtna cabotagetransporter** eller **cabotagedagar** gjordes endast ytterst begränsade framsteg i fråga om att jämka samman ståndpunkterna. Flera medlemsstater stod fast vid att den framtida kompromisslösningen måste innefatta sättet att tillämpa bestämmelser om utstationering av arbetstagare. Generellt välkomnades avsikten att förenkla cabotagebestämmelserna. Många medlemsstater begärde dock att de nuvarande sju dagar långa perioden för tillåten cabotagetransport skulle behållas, dock utan begränsning av antalet cabotagetransporter, medan många andra begärde att antalet tillåtna cabotagedagar skulle minskas så att de blev betydligt färre än fem. De medlemsstaterna argumenterade för att cabotage till sin natur är något tillfälligt och att man måste slå vakt om detta. Den första gruppen medlemsstater motsatte sig bestämt en minskning till betydligt färre än fem dagar och hänvisade också till kommissionens konsekvensbedömning om ett varierande antal dagar.

Å andra sidan hävdade de medlemsstater som begärde en avsevärd minskning av antalet dagar för cabotagettransport att kommissionens förslag skulle medföra en ytterligare liberalisering av marknaden genom ökningen av antalet cabotagettransporter. Enligt några medlemsstater bör det inte införas några begränsningar på den inre marknaden, om bestämmelserna om utstationerade arbetstagare och de nya reglerna om vilotid kommer att tillämpas, eftersom detta jämnar ut situationen med förare från olika länder. En annan grupp av medlemsstater höll inte med om detta eftersom de menade att man även behöver ta hänsyn till andra faktorer, som sociala avgifter och beskattning.

Vissa medlemsstater efterfrågade särskilda skyddsåtgärder för att lösa problemet med riktade och permanent upprepade cykler med cabotagettransport (**systematisk cabotagettransport**) genom att exempelvis införa en karenstid. Andra betraktade tillägget av begränsningar på den inre marknaden som svårt att kontrollera och oproportionerligt i förhållande till problemets storlek och motsatte sig således ett eventuellt införande av skyddsåtgärder. Majoriteten av medlemsstaterna konstaterade att systematiska cabotagettransporter kan vara ett problem i de områden där en stor del av dessa transporter sker, medan andra betonade att det inte existerar några problem kopplade till systematiska cabotagettransporter.

Medlemsstaterna yttrycket ett tydligt stöd för behovet att förtydliga vid vilken tidpunkt **cabotagettransporter anses starta**. De flesta medlemsstater som yttrade sig var eniga med ordförandeskapets förslag att cabotagettransport i värdmedlemsstaten kan inledas först efter det att lossningen av den internationella transporten har avslutats. De höll med om att detta bör anges tydligt i förordningen. Några få medlemsstater förespråkade en mer liberal lösning där cabotagettransporter skulle få äga rum parallellt med internationell transport före det att lossningen har avslutats. Slutligen begärde några medlemsstater att man förtydligar definitionen av cabotagettransport i andra avseenden.

Inga slutsatser kunde dras av diskussionen om **angränsande medlemsstater**. Vissa medlemsstater stödde kommissionens förslag. Andra stödde ordförandeskapets förslag om att förtydliga kommissionens text genom att lägga till en definition av ”angränsande medlemsstater” (sådana som har en landgräns). Några få medlemsstater förespråkade en mer liberal strategi där cabotagetransporter i alla de övriga medlemsstaterna tillåts vissa dagar. Ett par medlemsstater stödde en mer begränsad justering där cabotagetransporter i de övriga medlemsstaterna tillåts inom en exakt tidsram som är kortare än den femdagarsperiod för cabotagetransporter som kommissionen föreslagit. Ett antal andra medlemsstater menade att cabotagetransporter endast bör tillåtas i den värdmedlemsstat där den internationella transporten slutförs, särskilt om antalet transporter under de dagar då cabotagetransport är tillåten förblir obegränsat.

Cabotagekontroller

Medlemsstaterna var i stort sett eniga med ordförandeskapet om att antalet **cabotagekontroller** inte behöver vara fast. Vissa påpekade att uppskattningen av hur många kontroller som ska betraktas som ett tillräckligt antal bör ske på nationell nivå beroende på de lokala situationerna.

Medlemsstaterna kunde generellt ställa sig bakom ordförandeskapets båda kompromissförslag och konstaterade att de fullt ut kompletterar varandra.

Andra frågor

Generellt sett välkomnade medlemsstaterna kommissionens avsikt att gå över till **elektroniska dokument vid vägkontroller**, men vissa hyste farhågor att inspektionen skulle bli mindre effektiv om föraren har tillåtelse att hänvisa till andra personer utanför fordonet för att tillhandahålla bevis. Delegationerna lämnade in granskningsreservationer när det gäller den eventuella nya skyldigheten för medlemsstater att **vidta åtgärder** mot avsändare, speditörer, huvudentreprenörer och underleverantörer **för vissa beteenden**. Några få delegationer betonade att samma villkor för marknadstillträde som gäller cabotagetransporter även bör gälla **vägtransporter inom ramen för kombinerade transporter** som äger rum inom en medlemsstat. Med hänsyn till förfarandet med **delegerade akter**, motsatte sig slutligen flera delegationer att man genom sekundärrätt ändrar gemenskapstillståndets giltighetstid.

Kommissionens företrädare försvarade förslaget om cabotagetransporter. Han ansåg att argumenten kring de fem dagarna bör analyseras vidare, förutsatt att målet med förslaget, nämligen att förenkla reglerna och förbättra kontrollen, eftersträvas. Han konstaterade att den avsedda förenklingen kan resultera i att problemet med systematiska cabotagetransporter i några få medlemsstater kvarstår. Eventuella skyddsåtgärder som diskuteras som en del av en kompromisstext måste genomgå en prövning om effektiv tillämpning.

c) Förordning (EG) nr 561/2006

Normal veckovila i förarhytten

Medlemsstaternas reaktioner på kommissionens förslag om ett mer uttryckligt förbud mot att tillbringa den normala veckovilan eller motsvarande kompensationsperioder i förarhytten visade på deras mycket olika utgångslägen. Ett stort antal medlemsstater välkomnade förslaget som en bekräftelse på hur de tolkar de nuvarande reglerna, men ännu fler ansåg att det var opraktiskt och diskriminerande. Dessa grupper av medlemsstater var, liksom i andra frågor som rör förslaget, oeniga om förarens kapacitet att effektivt utnyttja flexibilitet som kan finnas eller föreskrivas i lagen, och var inte överens om huruvida det finns ett värde i att utförligt reglera hur veckovilan ska tas, eller huruvida det går att kontrollera.

I ordförandeskapets kompromisstext görs åtskillnad mellan ett förbud mot veckovila i förarhytten som sådan och rätten att ta ut veckovila i förarhytten om lastbilen är parkerad i ett säkert och bekvämt parkeringsområde, och detta mottogs positivt. Vissa medlemsstater vidhöll dock sin ståndpunkt, i enlighet med kommissionens ursprungliga förslag, att det bör vara strängt förbjudet att ta veckovila i förarhytten. Ett par medlemsstater var inte övertygade om att förordningen om viloperioder bör utnyttjas för att reglera kriterierna för rastplatser och andra var inte övertygade om det praktiska värdet av att göra denna åtskillnad, eftersom det varken finns någon marknad för, eller stor brist på, sådana rastplatser, beroende på trafiktätheten i vissa regioner.

De flesta medlemsstater höll med om att om normerna ska fastställas i reglerna bör möjligheten finnas att uppdatera dem genom sekundärrätt, och lättillgänglig information måste finnas tillgänglig för förarna. Många medlemsstater höll med ordförandeskapet om att ett certifieringsförfarande för lämpliga rastplatser kanske inte är nödvändigt, men att det behövs pålitlig information om tillgängligheten av denna typ av platser, som granskas av myndigheterna. En medlemsstat föreslog att man går längre än kommissionens förslag och inför effektiva kontrollsätt, såsom en skyldighet för föraren att tillhandahålla bevis på var han/hon tillbringade den normala veckovilan. De flesta medlemsstater var dock eniga med ordförandeskapets förslag om att sådan dokumentation inte ska begäras, utan att man vid vägkontroller i första hand ska förlita sig på färdskrivarinformationen.

Det rådde en allmän uppfattning om att rastplatserna i vissa delar av EU är så överfulla att ett förbud mot att tillbringa veckovilan i förarhytten inte skulle underlätta situationen avsevärt.

Återvändande till hemmet och schema för veckovila

Angående förarens rätt att **återvända till hemmet** stödde en stort antal medlemsstater kommissionens förslag om en femveckorsrytm. Ett mindre antal medlemsstater uttryckte stöd för en 12-veckorsrytm, medan en majoritet kunde godta ordförandeskapets förslag om en sexveckorsrytm. Fyra medlemsstater talade om en eventuell kompromiss med en fyraveckorsrytm. En medlemsstat ansåg att texten bör ändras så att det tydligt framgår att restiden under återvändandet till hemmet inte ska dras av från viloperioden.

När det gäller definitionen av begreppet ”hem” var majoriteten av medlemsstaterna eniga med ordförandeskapet om att det behövs ett brett begrepp som inte begränsar föraren alltför mycket. Vissa var dock angelägna om att skyldigheten behöver vara genomförbar även för operatören, som måste lägga förarens arbetsschema. Andra medlemsstater föreslog att det bör vara etableringslandet eller anställningslandet.

När det gäller **schemat för veckovilan**, dvs. utökade viloperioder som skapas genom kompensation för reducerade viloperioder, ville en majoritet av medlemsstaterna behålla den nuvarande lösningen med varannan vecka istället för att gå över till fyra veckor enligt kommissionens förslag. Samtidigt välkomnade flera medlemsstater inslaget i kommissionens förslag om ytterligare flexibilitet under en fyraveckorsperiod. När det gäller följdfrågan huruvida artikel 6.3 i förordning 561/2006 skulle behöva ändras som en konsekvens av detta föreslog ett antal medlemsstater att gränsen för ackumulerad körtid höjs till fyra veckor, vilket motsvarar 180 timmars körning under fyra veckor i stället för 90 timmar under två veckor, men detta förslag mötte stort motstånd från vissa andra medlemsstater.

När det gäller **kompensation för reducerad veckovila** föredrog flera medlemsstater att man behåller den nuvarande flexibiliteten som innebär att kompensation kan utnyttjas i kombination med såväl dygns- som veckovila. Andra medlemsstater ställde sig bakom ordförandeskapets kompromissförslag om att förare ska få kombinera kompensationen med veckovilan inbegripet den reducerade veckovilan, men inte med dygnsvilan.

Övriga frågor

Ett betydande antal medlemsstater kunde inte stödja avskaffandet av en viktgräns på 7,5 ton för undantaget för **icke-kommersiell transport av gods**. En av dessa medlemsstater föreslog en ny gräns på 18 ton, vilket ännu inte har utvärderats av de andra delegationerna. Visst missnöje uttrycktes även angående försöket att ringa in betydelsen av ”icke-kommersiell”. Samtidigt som vissa delegationer ansåg det omöjligt att hitta en tillfredsställande lösning på denna komplexa fråga förespråkade andra att man åtminstone fastställer en EU-rättsligt samordnad syn.

Två medlemsstater lämnade in särskilda granskningsreservationer mot kodifieringen av riktlinjerna för raster vid **multibemannning**.

De delegationer som yttrade sig var positivt inställda till kommissionens förslag om att ge **förarna viss flexibilitet** att frångå en del regler om vila för att kunna hitta lämplig inkvartering, men frågan uppkom hur man avgör att en sådan åtgärd inte äventyrar trafiksäkerheten. En medlemsstat ansåg att det fanns ett behov av ytterligare flexibilitet när det gäller körtid när den normala veckovilan börjar.

Delegationerna lämnade även reservationer mot användningen av det rådgivande förfarandet vid antagandet av **genomförandeakter** i syfte att fastställa harmoniserade genomförandestrategier.

Kommentarer från kommissionen

Kommissionens företrädare bidrog starkt till ordförandeskapets ansträngningar för att bereda väg för kompromisser som en majoritet av delegationerna kan ställa sig bakom. Företrädaren reserverade kommissionens ståndpunkt och fastslog tydligt att ordförandeskapets syn på vila i förarhytten och återvändande till hemmet/schema för veckovila avviker betydligt från kommissionens förslag, samtidigt som det behandlar olika problematiska frågor, särskilt med avseende på lämpliga parkeringar och rastplatser.

d) Förordning (EU) nr 165/2014

Medlemsstaterna stödde kommissionens förslag om att utöka den **information som registreras i färdskrivaren** till att även omfatta gränspassager i syfte att bättre kunna följa upp reglerna på det sociala området och marknadsreglerna. I detta sammanhang stödde en stor majoritet av medlemsstaterna ordförandeskapets förslag om att **förtydliga syftet med insamlingen av färdskrivarinformation**, medan vissa föreslog att man lägger till en hänvisning till övervakningen av skyldigheter enligt förordning (EG) 1073/2009 (tillträde till marknaden för persontransporter med buss). Vissa medlemsstater menade emellertid att den, av olika skäl, ökade ”spårningen” av förare skulle kunna utgöra en intressekonflikt när det gäller dataskydd och behöver behandlas närmare med avseende på nödvändighet och proportionalitet. Dessa delegationer föreslog att man inhämtar ett yttrande från Europeiska datatillsynsmannen, men uppnådde inte erforderlig majoritetsståndpunkt. Rådets juridiska avdelning presenterade också en bedömning.

Man välkomnade ordförandeskapets förslag om att föra in en angivelse i texten om huruvida föraren, efter att ha passerat en gräns, ska **mata in landskoderna** vid det första planerade eller nödvändiga stoppet. En majoritet av medlemsstaterna motsatte sig en skyldighet för föraren att stanna enbart för att mata in landskoden och ställde sig således bakom ordförandeskapets lösning att imatningen av landskoder vid transitttransporter ska ske endast vid planerade eller nödvändiga uppehåll. En minoritet av medlemsstaterna motsatte sig detta förtydligande främst på grund av en önskad mycket exakt tillämpning. De förväntade sig att kunna lita på mycket exakta uppgifter från gränspassager för att följa upp sociallagstiftningen, önskade ett obligatoriskt uppehåll vid transitttransport och ville utöka denna skyldighet till att omfatta förare som fortfarande använder analoga färdskrivare. De hävdade också att man genom att medge en viss praktisk flexibilitet skulle kunna ge fel signaler och försena installationen av smarta färdskrivare, som tillhandahåller all nödvändig information elektroniskt.

Av denna diskussion följde en bredare debatt om huruvida man bör senarelägga det obligatoriska **införandet av smarta färdskrivare** i befintliga fordonsparker (så kallad retroaktiv anpassning, som blir obligatorisk 2034) med t.ex. fem eller tio år. Ett betydande antal av de delegationer som yttrade sig stödde en sådan åtgärd, medan andra ville invänta kommissionens studie och bedömning som snart skulle offentliggöras. Vissa delegationer kunde inte gå med på att man under förhandlingarna om vägpaketet flyttar fram detta datum, och motiveringen var att kompromissen om förordningen om färdskrivare, efter mycket möda, kunde nås för endast tre år sedan. En del av delegationerna har ännu inte yttrat sig i frågan.

En medlemsstat ansåg att **dataserier** som omfattar endast 28 dagar i färdskrivaren är otillräckliga vid kontroll av sociallagstiftningen och föreslog en utökning till 60 dagar. Andra delegationer lämnade in granskningsreservationer.

Kommissionens företrädare ansåg att förslagen om tillägg från ordförandeskapet var relevanta, dels av praktiska skäl (införandet av landskoder), dels av skäl kopplade till rättslig stabilitet (komplettera syftet med datainsamling).

e) **Direktiv för *lex specialis* om utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn och direktiv 2006/22/EG**

Allmänt

Diskussionen om förslaget dominerades i hög grad av frågan huruvida **bestämmelserna om utstationerade arbetstagare** överhuvudtaget är tillämpliga på internationell vägtransport. Eftersom debatten om revideringen av direktivet om utstationering av arbetstagare² var längre framskriden inbegreps vissa delar av diskussionen i utarbetandet av den allmänna riktlinjen för den revideringen. En allmän riktlinje nåddes vid mötet i rådet (sysselsättning, socialpolitik, hälso- och sjukvård samt konsumentfrågor) den 23 oktober 2017. Särskilt behandlingen av transporter i transitering diskuterades i det sammanhanget och man kunde enas om att ändringarna av direktivet om utstationering av arbetstagare ska tillämpas på vägtransportsektorn först när *lex specialis* träder i kraft.

Arbetsgruppen för landtransporter hade mottagit förklaringar från rådets juridiska avdelning och skriftliga bidrag från kommissionen om olika aspekter av utstationering. Många delegationer fäste särskild vikt vid de bidragen, liksom vid debatten i mötet i rådet (sysselsättning, socialpolitik, hälso- och sjukvård samt konsumentfrågor) samt vid ett uttalande och en intervention från kommissionen vid det mötet.

När det gäller **uppskovsperioden** för att tillämpa de viktigaste delarna av bestämmelserna för utstationering av arbetstagare vidhöll ett antal medlemsstater sitt principiella motstånd mot att överhuvudtaget tillämpa dessa normer på förare. De flesta medlemsstater i denna grupp var dock beredda att ändra ståndpunkt om uppskovsperioden definierades som heltäckande och fastställdes på en nivå som innebar att undantaget verkligen kunde utnyttjas. Dessa medlemsstater ställde upp ytterligare villkor för en sådan svängning, t.ex. att ett reducerat antal sociala normer och administrativa krav ska tillämpas.

² Direktiv 96/71/EG.

En mindre grupp medlemsstater var också oroad över de specifika situationerna i sina respektive länder, med avlägsenhet eller tung gränsöverskridande trafik. I motsats till detta insisterade en annan grupp medlemsstater på att samtliga bestämmelser för utstationering av arbetstagare ska tillämpas från och med det, eller kort efter det, att förare från andra EU-medlemsstater reser in till deras territorium, och de motsatte sig undantag för cabotagetransporter. I princip var samtliga delegationer eniga med kommissionen om att om bestämmelserna för utstationering av arbetstagare tillämpas är en *lex specialis* nödvändig för att tillgodose de särskilda behoven inom vägtransportsektorn och säkerställa lika villkor för kontroller i värdmedlemsstaterna. Majoriteten av medlemsstaterna föreföll i första hand vara bekymrade över den ökade administrativa bördan till följd av dessa bestämmelser, däribland det kolossala pappersarbete som krävs för att hantera bestämmelserna för utstationering av arbetstagare, samtidigt som de krävde åtgärder i kampen mot inhumana arbetsförhållanden för vissa förare.

Tillämpningsområde

När det gäller **transitering** delade majoriteten av de delegationer som yttrade sig ordförandeskapets syn att förare inte ska betraktas som utstationerade vid transitttransport. Majoriteten av delegationerna föredrog också att transiteringsfrågan behandlas i lagtexten (antingen i det huvudsakliga direktivet eller i *lex specialis*). En medlemsstat var av den tydliga uppfattningen att förare ska betraktas som utstationerade även vid transitttransport.

Inga slutsatser kunde dras av diskussionen om **vägtransporter inom ramen för kombinerade transporter** eftersom ett betydande antal medlemsstater föredrog att man behandlar frågan efter det att förslaget om ändring av det relevanta direktivet har lämnats in³. Andra ville behålla överblicken över den internationell transporten, och inte dela upp den i olika sektioner i syfte att tillämpa bestämmelserna om utstationering. De flesta delegationer som uttryckte sin syn var liksom ordförandeskapet angelägna om att situationen förtydligas på ett eller annat sätt.

Ordförandeskapet föreslog att undantagen i *lex specialis* även ska gälla operatörer som utför **transporter för egen räkning (vägtransport)**, enligt definitionen i direktivet om utstationering av arbetstagare, och detta stöddes av vissa medlemsstater medan andra ville ha mer tid för att bedöma effekterna av en sådan ändring.

³ Direktiv 92/106/EEG.

Beräkning av utstationeringsperioderna

Diskussionerna om **beräkningen av utstationeringsperioderna** handlade i stort sett om två riktningar. Ett betydande antal medlemsstater ställde sig bakom kommissionens lösning att använda sig av en referensperiod på sex timmar för beräkningen av hela och halva dagar. Ett lika stort antal medlemsstater ville att hänsyn tas till det faktiska antal timmar som föraren tillbringar i värdmedlemsstaten, där en ”närvarodag” inleds först efter 24 timmar. När det gäller beaktandet av viloperioder och tid som arbetstagaren är tillgänglig motsatte sig majoriteten ordförandeskapets förslag om att inte inbegripa veckovilan i beräkningarna. Några få medlemsstater ville sträcka sig längre och även exkludera dygnsvilan och tid som arbetstagaren är tillgänglig från beräkningen.

En diskussion som påminde om den om vid vilken tidpunkt information från gränspassager ska matas in i färdskrivaren hölls om **hur närvaro inom ramen för bestämmelserna om utstationering bör beräknas när lastbilen anländer till värdmedlemsstaten via tåg eller färja**. Delegationerna stödde generellt ordförandeskapets förslag om att utstationeringen inleds i ankomsthavnen eller ankomststationen. Två medlemsstater föredrog att man för in en hänvisning till den tidpunkt då föraren slutligen lämnar ankomsthavnen eller ankomststationen. En medlemsstat hävdade att beräkningen måste baseras på när föraren befann sig vid gränsen, oavsett transportsätt. Inga slutsatser kunde dras av diskussionen om hur den tid (vila eller tillgänglighet) som föraren tillbringar på en färja eller ett tåg ska beräknas, exempelvis om föraren ska medges viss flexibilitet att redovisa den tiden i relation till det land som han/hon lämnar eller ankommer till.

Administrativa krav och kontrollåtgärder

En mycket stor majoritet av de medlemsstater som yttrade sig uttryckte sin önskan att en ”fast förteckning” upprättas över **administrativa krav och kontrollåtgärder** för tillämpning av de bestämmelser om utstationering inom vägtransportsektorn som anges i *lex specialis*. Dessa medlemsstater hävdade att man med hjälp av en uttömmande förteckning över harmoniserade bestämmelser i de olika medlemsstaterna skulle kunna säkerställa smidigast möjliga transporter inom denna sektor, som i grund och botten är mycket rörlig samt internationell. De förespråkade också att den särskilda natur förtydligas i direktivet och övervägde möjligheten att föreskriva en sekundärrättslig akt för att anpassa förteckningen över krav och kontrollåtgärder till den tekniska utvecklingen inom kontroll och transport.

Endast ett fåtal medlemsstater uttryckte stöd för en icke-uttömmande förteckning. Ett par medlemsstater reserverade sig i frågan då de var oroliga att förteckningen inte skulle täcka alla önskade inslag.

I fråga om förteckningens innehåll kom två medlemsstater med konkreta förslag om att korta ned förteckningen över kontrollinslag som föreslagits av kommissionen för vägkontroller och flytta över några utredningsinslag till en andra fas av gränsöverskridande tillsyn genom administrativt samarbete och kontroller i lokaler. Dessa förslag välkomnades av vissa medlemsstater. Samtidigt insisterade en del andra på den särskilda betydelsen av att det finns uppdaterade utstationeringsdeklarationer tillgängliga, medan åsikterna gick isär i fråga om huruvida det är meningsfullt med kontroller ute på vägarna av lönebesked med tanke på att dessa täcker perioder i det förgångna och skiljer sig åt vad gäller format, innehåll och språk. Återkommande viktiga beaktanden under diskussionen var att man måste se till att inspektionspersonal tillhandahålls dokument som är lätta att bedöma och att de har en grund utifrån vilken de kan fatta beslut direkt på platsen, bland annat genom användning av moderniserade informationssystem. Somliga konstaterade samtidigt att beslut endast kan fattas efter kontroller i lokaler.

Övriga frågor

Två medlemsstater uttryckte farhågor beträffande den praktiska tillämpningen och genomdrivandet av utstationeringsbestämmelserna med avseende på **transportoperatörer och förare från länder utanför EU**. Då de betraktar det som omöjligt att tillämpa och genomdriva utstationeringsbestämmelserna i praktiken, skulle EU-transportoperatörer kunna komma att fördelas jämfört med transportoperatörer från länder utanför EU.

Riskvärderingssystem i direktiv 2006/22/EG

En klar majoritet ställde sig i princip bakom kommissionens lösning för att förbättra riskvärderingssystemet inom ramen för tillsynsdirektivet, men några medlemsstater uttryckte försiktighet och bad om att man först skulle koncentrera sig på att fullt ut genomföra riskvärderingssystemen på nationell nivå. Många medlemsstater bad också om en övergångsperiod. Ett par medlemsstater ifrågasatte dessutom de föreslagna privilegierade kriterierna för lastbilar med "smarta färdskrivare", eller menade att det kan vara svårt att beräkna risken i en situation med transportoperatörer som använder många hyrda fordon.

Kontroll av direktivet om arbetstid

Många av medlemsstaterna förutsåg praktiska svårigheter om obligatoriska vägkontroller skulle behöva täcka efterlevnad av direktivet om arbetstid.⁴ Kommissionen förklarade att man hade övervägt att omformulera delar av direktivet om arbetstid för att förenkla kontrollerna men att detta inte var praktiskt genomförbart för närvarande på grund av bristande stöd från arbetsmarknadens parter.

För att nå fram till ett kostnadseffektivt sätt att säkerställa efterlevnad av direktivet om arbetstid föreslog ordförandeskapet då att kontrollkraven skulle begränsas till kontroller i transportoperatörernas lokaler. Därigenom skulle man kunna tillgodose målet att förbättra efterlevnaden av direktivet om arbetstid samtidigt som man tar hänsyn till farhågorna att miniminivåer av kontroller ute på vägarna skulle kunna bli ineffektiva. Delegationerna instämde i detta förslag för hur man skulle gå vidare.

Kommentarer från kommissionen

Kommissionens företrädare var mycket hjälpsam och försökte bringa klarhet i de komplicerade frågorna och ovissheten kring tillämpningen av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare på vägtransportsektorn. Han uttryckte stöd för ett antal initiativ från ordförandeskapet för att klargöra texten, särskilt vad gäller omfattningen av transporter som täcks av bestämmelserna om utstationering och för att göra beräkningen av perioder mer praktiskt genomförbar, samtidigt som han insisterade på förslagets principer. Dessa principer innefattade tillämpning av bestämmelser för utstationering av arbetstagare, med vissa undantag, samt beaktande av alla perioder som är relaterade till arbetsperioder i beräkningen av utstationering. Kommissionens företrädare bekräftade att transitttransporter inte utgör utstationering. Han sade också att vad gäller de administrativa kraven och kontrollåtgärderna bör bestämmelserna härvidlag harmoniseras fullt ut och på ett uttömmande sätt på EU-nivå (dvs. "fast förteckning"). Han ansåg också att, samtidigt som det är ett viktigt mål att förbättra efterlevnaden av direktivet om arbetstid, så måste medlen för att säkerställa efterlevnad ta hänsyn till praktiska hinder.

⁴ Direktiv 2002/15/EG.

f) **Direktiv 2006/1/EG**

Vad gäller förslaget som inför ökad flexibilitet i gränsöverskridande användning av fordon som hyrs utan förare för godstransporter på väg, vidhöll ett antal medlemsstater sina reservationer i fråga om en eventuell urholkning av fordonsskatteintäkterna. Dessa medlemsstater välkomnade ordförandeskapets kompromissförslag att minska **minimiperioden** för tillåten användning till tre månader (istället för fyra), men några av dem föredrog en varaktighet på bara två eller till och med en månad. Delegationerna välkomnade likaså ordförandeskapets förslag att tillåta medlemsstaterna att införa ett tak för andelen hyrda fordon i den totala ägda fordonsparken, men en del delegationer behövde överväga den relevanta siffran närmare, och en delegation ville tillämpa taket på den totala fordonspark som företaget använder. Fyra av medlemsstaterna förkastade kommissionens förslag medan en del andra välkomnade förslaget såsom det är och hänvisade till den liberalisering som redan införts på nationell nivå. En medlemsstat kom med förslaget att det skulle vara tillåtet för en medlemsstat att begränsa användningen av hyrda fordon som är under en viss viktgräns. Två av medlemsstaterna uttryckte skilda åsikter om den föreslagna strykningen av en viktbegränsning för hyrda fordon som används för **transporter för egen räkning**.

De flesta av delegationerna välkomnade ordförandeskapets förslag vad gäller underlättandet av **kontrollen av de återstående tidsbegränsningarna**. Vissa delegationer ansåg att betydande risker kvarstod när det gäller kontrollen av andra regler, framför allt cabotage, och ytterligare andra var även bekymrade över möjligheten att fordon går från ett avtal till ett annat och över bördan med att hantera fler överträdelser över gränserna. En medlemsstat ansåg att det vore önskvärt att i bestämmelserna införa ett uttryckligt krav på regelrätt **registrering** av de hyrda fordonen i EU.⁵

Många av delegationerna var beredda att stödja ordförandeskapets förslag när det gäller omformulering av villkoren för att tillåta användning av hyrda fordon som i enlighet med reglerna satts i trafik i en annan medlemsstat och **hyrs av ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat**. Eftersom ett annorlunda förslag lades fram av en medlemsstat, var det dock ett antal medlemsstater som ännu inte fastställt sin ståndpunkt om det.

⁵ Se rådets direktiv 1999/37/EG.

Delegationerna välkomnade ordförandeskapets förslag att man skulle behandla vissa återstående risker genom en **översyn av kommissionen** fem år efter genomförandet av de nya bestämmelserna.

Kommissionens företrädare uttryckte en allmän reservation och visade en öppen inställning i fråga om preciseringen av vissa skyddsåtgärder i förslaget.

IV. BEAKTANDEN INFÖR DET FORTSATTA ARBETET

Det estniska ordförandeskapet gjorde avsevärda framsteg i fråga om många aspekter av marknaderna och den sociala pelaren i det första rörlighetspaketet. Resultatet av dess arbete utgör en solid grund för de framtida diskussionerna. Arbetet med de fyra ärendena har framskridit parallellt, och med vissa av dem har man kommit närmare en kompromiss mellan medlemsstaterna än med andra.

Särskilt har man kommit långt i det tekniska arbetet med förslagen om tillträde till yrket (med avseende på etableringskriterierna och lätta nyttofordon), om hyrda fordon och om färdskrivare. Enligt ordförandeskapets uppfattning är möjliga kompromisser inom räckhåll.

Det krävs ytterligare arbete med förslaget om vilotider för att komma fram till en lämplig kompromiss för alla. En majoritet av medlemsstaterna förefaller stödja kompromissens inriktning, men ett antal andra medlemsstater har fortfarande stora betänkligheter. För att man ska kunna komma vidare måste konkreta ändringar utarbetas.

Förslagen om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn och om tillträde till marknaden kommer att kräva mest arbete. Det har inte gjorts mycket framsteg hittills eftersom dessa ärenden är ytterst politiska och nära kopplade. Dessutom har många medlemsstater angett att de ännu inte har några officiella ståndpunkter. Ytterligare en komplikation uppstår till följd av kopplingarna till lagstiftningsarbetet med ändringar av det allmänna direktivet om utstationering av arbetstagare, där rådets allmänna riktlinje antogs först den 23 oktober 2017 och där trepartsmöten nyligen inleddes.

Arbetet i de förberedande organen under det estniska ordförandeskapet har bekräftat fördelarna med att inta ett konsekvent och parallellt förhållningssätt till de olika delarna av paketet.

V. SLUTSATS

Coreper uppmanar, efter sitt möte den 22 november 2017, rådet att ta del av denna rapport i syfte att förbereda fortsatta framsteg med förslagen i paketet.

S