



Bruxelles, den 11. februar 2020
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

I/A-PUNKTSNOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: De Faste Repræsentanters Komité (1. afdeling)/Rådet

Komm. dok. nr.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Vedr.: Mobilitetspakke I:

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

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets 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 direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren

– Politisk aftale

Erklæringer fra Kommissionen og medlemsstaterne.

Erklæring fra Kommissionen

Kommissionen tager den foreløbige aftale om de sociale og markedsmæssige aspekter i mobilitetspakke I, som Rådet og Europa-Parlamentet nåede frem til i den fjerde trilog den 11.-12. december 2019, til efterretning.

Kommissionen beklager, at den politiske aftale mellem Rådet og Europa-Parlamentet indeholder elementer, der ikke er i overensstemmelse med ambitionerne i den europæiske grønne pagt og Det Europæiske Råds godkendelse af målet om at opnå et klimaneutralt EU senest i 2050. Det drejer sig om kravet om at returnere køretøjet til etableringsmedlemsstaten hver ottende uge og de begrænsninger, der pålægges kombineret transport. Disse foranstaltninger indgik ikke i Kommissionens forslag, der blev vedtaget den 31. maj 2017, og har ikke været genstand for en konsekvensanalyse. Forpligtelsen til at returnere lastvognen vil medføre ineffektivitet i transportsystemet, en stigning i unødvendige emissioner og unødvendig forurening og trafikbelastning, mens restriktionerne med hensyn til kombineret transport vil gøre det mere vanskeligt for denne at bidrage til den multimodale godstransport.

De sociale forbedringer i dette forslag er betydelige. Kommissionen vil nu nøje vurdere disse to aspekters indvirkning på klimaet, miljøet og det indre marked. Den vil gøre dette i lyset af den grønne pagt og foranstaltningerne til dekarbonisering af transport og beskyttelse af miljøet. Samtidig vil den sikre et velfungerende indre marked.

Efter at have foretaget en konsekvensanalyse vil Kommissionen om nødvendigt udøve sin ret til at fremsætte et målrettet lovgivningsforslag, inden de to bestemmelser træder i kraft.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien udtrykker dyb bekymring over, at den foreløbige aftale om mobilitetspakke I er i strid med den grundlæggende frihed til at levere tjenesteydelser på det indre marked, princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed samt EU's vigtigste politikker og mål vedrørende klima.

Navnlige er kravet om at returnere tunge køretøjer til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen fastsatte den 11. december 2019 i den nye grønne pagt. Hvis en sådan forpligtelse vedtages, vil den resultere i en stor stigning i antallet af lastvognes tomkørsler på de europæiske veje og dernæst i en betydelig stigning i CO₂-emissionerne fra transportsektoren. Denne sektor tegner sig allerede for ca. en fjerdedel af drivhusgasemissionerne i EU.

På trods af vores bestræbelser på at fremhæve disse punkter og uanset den videnskabelige dokumentation fra undersøgelser af indvirkningen af en sådan forpligtelse på stigningen i antallet af tomkørsler og CO₂-emissionerne er der ingen forståelse for denne bestemmelses forventede virkning, og rationelle argumenter afvises. Samtidig er der, til trods for at dagsordenen for bedre regulering kræver en konsekvensanalyse på EU-plan for alle sådanne foranstaltninger, endnu ikke forelagt en sådan analyse.

Returnering af køretøjer til etableringsmedlemsstaten er blot et eksempel på de alt for restriktive og diskriminerende foranstaltninger, der foreslås i mobilitetspakke I. Vi har lignende bekymringer over begrænsningerne for cabotagekørsel i form af en alt for lang afkølingsperiode. Denne afkølingsperiode er en protektionistisk foranstaltning, som vil få en temmelig negativ indvirkning på det indre marked. En lastvogns returneringsforpligtelse samt de restriktioner, der pålægges cabotagekørsel, vil ifølge skøn fra anerkendte forskningsinstitutter generere endnu flere millioner ton CO₂-emissioner hvert år.

Et andet vigtigt punkt, der giver anledning til bekymring, er, at medlemsstater, som på grund af deres geografiske beliggenhed vil have betydelige vanskeligheder med at udføre lastvognstransport på det indre marked, vil være dårligt stillet som følge af den obligatoriske returnering af køretøjer, da deres køretøjer vil skulle dække langt større afstande og overvinde betydelige naturlige barrierer, navnlig for så vidt angår øer.

Unfair konkurrence fra tredjelands operatører er også en faktor, som ikke er blevet ordentligt behandlet. Det er særligt bekymrende, da den løsning, der skal vedtages, vil have langsigtede virkninger ikke kun for transportsektoren, men også for EU's økonomi som helhed.

Transportsektoren fortjener en retfærdig og solid EU-retlig ramme, som vil stimulere dens udvikling yderligere, samtidig med at der sikres realistiske regler, der kan håndhæves. I stedet for afbalancerede bestemmelser og et ægte kompromis indfører den foreløbige aftale restriktive, uforholdsmæssige og protektionistiske foranstaltninger.

Mobilitetspakke I er af afgørende betydning for det europæiske indre marked og for vejtransportsektoren. I dag er vi mere end nogensinde før nødt til at opretholde et velfungerende indre marked og velfungerende økonomier i alle EU's medlemsstater, samtidig med at der sikres overensstemmelse med andre EU-politikker.

Erklæring fra Belgien

Belgien har noteret sig resultaterne af den foreløbige aftale, der blev indgået den 11. december mellem Europa-Parlamentet og Rådet om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I.

Belgien ser med tilfredshed på den betydelige forbedring af lastvognschaufførers arbejdsvilkår, navnlig ved at forbyde ugentlig hviletid i førerhuset og ved at anvende udstationering til cabotagekørsel. Der bør skabes mere lige konkurrencevilkår i fremtiden gennem integration af lette erhvervskøretøjer inden for rammerne af den samlede mobilitetspakke, lastvognes returnering til deres base hver ottende uge og den ambitiøse tidsplan for indførelse af nye intelligente takografer, som vil gøre det muligt at håndhæve de eksisterende og nye regler bedre.

Belgien mener derfor, at det er usammenhængende at begrænse adgangen til markedet yderligere ved at indføre en afkølingsperiode på fire dage for cabotagekørsel, samtidig med at Den Europæiske Union vil sikre opadgående social konvergens.

Efter vores opfattelse er afkølingsperioden en handelshindring, der er i strid med det indre markeds ånd og logistikkædens effektivitet, da cabotagekørsel gør det muligt at undgå tomkørsel.

Vi beklager også medtagelsen af et forslag om længerevarende udstationering, som hverken var indeholdt i Kommissionens forslag eller i de to medlovgiveres aftaler, og som endnu ikke er blevet nøje vurderet.

På trods af de positive sociale elementer i pakken undlader Belgien derfor at stemme om aftalen.

Erklæring fra Estland

Estland støtter fuldt ud målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I¹, som skulle bane vejen for klare vejtransportregler. Estland mener, at det internationale godskørselsmarked i Den Europæiske Union skal være i overensstemmelse med det indre markeds generelle principper, åbent for konkurrence, effektivt og miljøvenligt. Estland mener ikke, at yderligere krav må pålægge virksomheder eller offentlige myndigheder en urimelig administrativ byrde eller være i strid med målsætningerne i Den Europæiske Unions klimapolitik.

Under forhandlingerne om pakken anlagde Estland en konstruktiv tilgang ved at søge at tage hensyn til og støtte forslag, der vil forbedre føreres arbejdsvilkår, bekæmpe ulovlig markedspraksis og mindske de negative virkninger for miljøet. Forhandlingerne resulterede dog i en aftale, der giver estiske transportvirksomheder en konkurrencemæssig ulempe, navnlig ved at pålægge vejtransportvirksomheder en forpligtelse til at planlægge deres flådes aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at dens køretøjer kan returnere til etableringsmedlemsstaten senest otte uger, efter at de har forladt den ("køretøjers returneringsforpligtelse").

¹ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren, COM(2017)281, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>.
Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets 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, COM(2017)277, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>.
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 direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren, COM(2017)278, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>.

Denne forpligtelse indgik ikke i den oprindelige pakke. Den har ikke været genstand for en omfattende konsekvensanalyse, hvilket giver anledning til bekymringer over dens forbindelse med den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning².

For det andet begrænser det, at køretøjerne skal returnere til etableringsmedlemsstaten, det geografiske aktivitetsområde for den pågældende medlemsstats vejtransportvirksomheder og er således ikke i overensstemmelse med formålet med mobilitetspakke I, der er at sikre lige konkurrencevilkår.

For det tredje er Estland af den opfattelse, at eftersom dette krav øger antallet af tomkørsler og øger CO₂ emissionerne yderligere, er det i strid med EU's klimapolitiske målsætninger og Parisaftalens mål. Det er ikke i overensstemmelse med Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019³.

Estland mener desuden, at dette krav er uforholdsmæssigt, da aftalen allerede indeholder foranstaltninger til bekæmpelse af fænomenet med såkaldte skuffeselskaber. Køretøjers returneringsforpligtelse vil potentielt tilskynde til en sådan praksis og desuden tilskynde vejtransportvirksomheder fra perifert beliggende medlemsstater til at flytte, hvilket vil føre til et fald i beskæftigelsen og skatteindtægterne.

Endelig er Estland bekymret over foranstaltningens indvirkning på færdselssikkerheden, da den potentielt kan øge trafikmængden.

Estland, der endnu engang understreger sin støtte til målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, beklager derfor, at køretøjers returneringsforpligtelse er medtaget i aftalen. På baggrund af ovenstående vil Estland stemme imod nævnte aftale.

² Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning,

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>.

³ Del I, punkt 5: *Al relevant EU-lovgivning og alle relevante EU-politikker skal være i overensstemmelse med og bidrage til at nå målet om klimaneutralitet, samtidig med at der tages hensyn til lige vilkår. /.../*

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/da/pdf>.