



Bryssel den 11 februari 2020
(OR. en)

Interinstitutionella ärenden:

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-PUNKTSNOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet

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

Ärende: Rörlighetspaket I:

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009, förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen 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

– Politisk överenskommelse

Uttalanden från kommissionen och medlemsstaterna

Förklaring från kommissionen

Kommissionen noterar den preliminära överenskommelse om de sociala och marknadsrelaterade aspekterna av Rörlighetspaket I som rådet och Europaparlamentet nådde vid det fjärde trepartsmötet som ägde rum den 11–12 december 2019.

Kommissionen beklagar att Europaparlamentets och rådets politiska överenskommelse innehåller inslag som inte överensstämmer med ambitionerna i den europeiska gröna given och Europeiska rådets godkännande av målet att uppnå ett klimatneutralt EU senast 2050. Det gäller kravet på obligatoriskt återlämnande av fordonet till etableringsmedlemsstaten var åttonde vecka och de begränsningar som åläggs för kombinerad transport. Dessa åtgärder ingick inte i kommissionens förslag som antogs den 31 maj 2017 och de har inte varit föremål för någon konsekvensbedömning. Skyldigheten att återlämna lastbilen kommer att leda till ineffektivitet i transportsystemet och till en ökning av onödiga utsläpp, föroreningar och trafikstockningar. Begränsningarna avseende kombinerad transport kommer att göra det svårare att effektivt stödja multimodala godstransporter.

De sociala förbättringarna i detta förslag är betydande. Kommissionen kommer nu att ingående bedöma dessa båda aspekters effekter på klimatet, miljön och den inre marknadens funktion. Den kommer att göra detta mot bakgrund av den gröna given och åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från transporter och skydda miljön, samtidigt som en väl fungerande inre marknad säkerställs.

Efter att ha gjort en konsekvensbedömning kommer kommissionen vid behov att utöva sin rätt att lägga fram ett riktat lagstiftningsförslag innan de två bestämmelserna träder i kraft.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien uttrycker sin djupa oro över att den preliminära överenskommelsen om Rörlighetspaket I strider mot den grundläggande friheten att tillhandahålla tjänster på den inre marknaden, principen om fri rörlighet för arbetstagare och EU:s centrala politik och mål för klimatet.

I synnerhet kravet på att tunga fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka strider mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen fastställde den 11 december 2019 i den nya gröna given. Om denna skyldighet antas blir resultatet en stor ökning av antalet tomkörningar med lastbilar på europeiska vägar och följaktligen en betydande ökning av koldioxidutsläppen från transportsektorn. Denna sektor svarar redan för omkring en fjärdedel av växthusgasutsläppen i EU.

Trots våra insatser för att lyfta fram dessa aspekter, och oavsett vetenskapliga belägg i studier om följderna av en sådan skyldighet för ökningen av tomkörningar och koldioxidutsläpp, saknas medvetenhet om de förväntade följderna av denna bestämmelse, och rationella argument avvisas. Trots att agendan för bättre lagstiftning förutsätter en konsekvensbedömning på EU-nivå av alla sådana åtgärder, har emellertid ingen sådan bedömning redovisats än.

Att fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten är bara ett exempel på de överdrivet restriktiva och diskriminerande åtgärder som föreslås i Rörlighetspaket I. Vi hyser samma oro när det gäller cabotagebegränsningarna i form av en för lång mellanperiod. Denna mellanperiod är en protektionistisk åtgärd som kommer att påverka den inre marknaden ganska negativt. Skyldigheten att köra tillbaka en lastbil kommer liksom begränsningarna av cabotagetransporter enligt beräkningar från välrenommerade forskningsinstitut att generera ytterligare miljontals ton av koldioxidutsläpp per år.

Mycket bekymmersamt är vidare att skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer att missgynna medlemsstater som på grund av sitt geografiska läge får betydande svårigheter att tillhandahålla lastbilstransporttjänster på den inre marknaden, eftersom deras fordon måste köra mycket längre och ta sig förbi naturliga hinder, särskilt när det gäller öar.

Illojal konkurrens från tredjelandsföretag är en annan faktor som inte har åtgärdats på rätt sätt. Detta är särskilt bekymmersamt eftersom den lösning som ska genomföras får långsiktig inverkan inte bara på transportsektorn utan även på EU:s ekonomi som helhet.

Transportsektorn förtjänar en rättvis och stabil rättslig EU-ram som dessutom stimulerar dess utveckling och samtidigt säkerställer realistiska och verkställbara regler. I stället för välavvägda bestämmelser och genuin kompromiss innehåller den preliminära överenskommelsen restriktiva, oproportionerliga och protektionistiska åtgärder.

Rörlighetspaket I är ett ärende som är avgörande både för den europeiska inre marknaden och vägtransportsektorn. Det är i dag mer nödvändigt än någonsin att se till att den inre marknaden och ekonomin i samtliga medlemsstater i EU fortsätter att fungera smidigt och samtidigt agera konsekvent med hänsyn till EU:s övriga politik.

Uttalande från Belgien

Belgien har noterat resultaten i Europaparlamentets och rådets preliminära överenskommelse den 11 december om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I.

Belgien välkomnar de väsentligt förbättrade arbetsförhållandena för lastbilschaufförer, i synnerhet tack vare förbudet mot veckovila i förarhytten och tillämpningen av utstationering vid cabotagetransporter. Mer lika villkor bör åstadkommas i framtiden genom integrering av lätta nyttofordon i hela rörlighetspaketets tillämpningsområde, tillbakakörning av lastbilar var åttonde vecka och den ambitiösa tidsplanen för införande av nya smarta färdskrivare som möjliggör bättre efterlevnad av nu gällande och nya regler.

Belgien anser därför att det är ologiskt att ytterligare begränsa tillträdet till marknaden genom att införa en mellanperiod på fyra dagar för cabotage samtidigt som Europeiska unionen ska säkerställa uppåtående social konvergens.

Vi ser mellanperioden som ett handelshinder som strider mot den inre marknadens anda och logistikkedjans effektivitet, eftersom cabotagetransporter gör det möjligt att undvika resor utan last.

Vi beklagar dessutom medtagandet av ett förslag om långtidsutstationering, som varken fanns med i kommissionens förslag eller i de båda medlagstiftarnas överenskommelser och som ännu inte analyserats omsorgsfullt.

Trots paketets positiva sociala inslag kommer Belgien därför att avstå från att rösta om överenskommelsen.

Uttalande från Estland

Estland stöder fullt ut målen i de ursprungliga förslagen om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I¹, som var avsedda att bana väg för tydliga vägtransportregler. Estland anser att den internationella marknaden för godstransporter på väg i Europeiska unionen måste stämma överens med den inre marknadens allmänna principer, vara öppen för konkurrens och vara effektiv och miljövänlig. Estland anser att ytterligare krav inte får medföra någon orimlig administrativ börda för företagen eller den offentliga sektorns myndigheter, eller strida mot målen för Europeiska unionens klimatpolitik.

Under förhandlingarna om paketet intog Estland en konstruktiv hållning genom att försöka beakta och stödja förslag som skulle förbättra arbetsförhållandena för förare, bekämpa olaglig marknadspraxis och minska de negativa miljöeffekterna. Förhandlingarna ledde dock till en överenskommelse som medför en konkurrensnackdel för estniska transportörer, framför allt genom att vägtransportföretag åläggs att organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att deras fordon körs tillbaka till etableringsmedlemsstaten inom åtta veckor efter avfärden ("skyldighet att köra tillbaka fordonet").

¹ 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, COM(2017)281,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>
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, COM(2017)277,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>
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, COM(2017)278,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Denna skyldighet ingick inte i det ursprungliga paketet, Den har inte undergått någon konsekvensbedömning, vilket ger skäl till oro vad beträffar dess förhållande till det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning².

Om fordonen måste köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten begränsas också det geografiska verksamhetsområdet för vägtransportföretag i den medlemsstaten, vilket i sig inte är förenligt med målet att säkerställa lika villkor genom Rörlighetspaket I.

Eftersom skyldigheten medför ett ökat antal tomkörningar och mer koldioxidutsläpp, anser Estland att detta krav strider mot EU:s klimatpolitiska mål och Parisavtalets mål och att det inte är förenligt med Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019³.

Estland anser dessutom att detta krav är oproportionerligt eftersom överenskommelsen redan innehåller åtgärder för att bekämpa fenomenet med s.k. brevlådeföretag. Skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer potentiellt att skapa incitament för sådana metoder och uppmuntrar dessutom vägtransportföretagen till omlokalisering, vilket leder till färre jobb och lägre skatteintäkter.

I och med att trafikvolymerna potentiellt kan öka på grund av åtgärden, är Estland slutligen oroligt för dess inverkan på trafiksäkerheten.

Estland, som återigen betonar sitt stöd för målen med de ursprungliga förslagen avseende den sociala pelaren och marknadspelaren i rörlighetspaket I, beklagar följaktligen att skyldigheten att köra tillbaka fordon ingår i överenskommelsen. Mot bakgrund av det ovanstående kommer Estland att rösta emot överenskommelsen.

² Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning,

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

³ Avsnitt 1 punkt 5: *All relevant EU-lagstiftning och EU-politik måste vara förenlig med och bidra till uppfyllandet av klimatneutralitetsmålet, samtidigt som hänsyn tas till lika villkor.* [...]

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