



Bruxelles, den 17. maj 2018
(OR. en)

8387/18

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

**TRANS 166
CODEC 640**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité (1. afdeling)/Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 5903/2/18 REV 2 TRANS 55 CODEC 148
Komm. dok. nr.:	ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej – Generel indstilling

I. INDLEDNING

Kommissionens forslag til ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej ("direktivet om udlejningskøretøjer") blev forelagt af Kommissionen i maj 2017. Forslaget er en del af mobilitetspakken "et mobilt Europa" og er forbundet med de nye regler om adgang til erhvervet og adgang til godstransportmarkedet.

Direktiv 2006/1/EF kodificerede tidligere regler og fastsatte et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej. Inden for rammerne af dette direktiv skal medlemsstaterne tillade deres virksomheder at anvende udlejningskøretøjer til godstransport ad landevej mellem medlemsstater på samme betingelser som køretøjer, der ejes af dem, forudsat at udlejningskøretøjerne er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i deres lande.

Dog gælder det, at direktivet:

- giver medlemsstaterne ret til at begrænse brugen af lejede godskøretøjer med en totalvægt på over seks tons i forbindelse med kørsel for egen regning
- begrænser brugen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden, som har lejet køretøjet, er etableret.

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

Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) udpegede Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) til ordfører. TRAN-udvalget drøftede udkastet til rapport den 23. januar 2018 og forventes at stemme om det den 24. maj 2018.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 6. december 2017 og Regionsudvalget den 1. februar 2018.

II. ARBEJDET I RÅDET

Kommissionen præsenterede forslaget om ændring af direktiv 2006/1/EF og den tilhørende konsekvensanalyse på et møde i Landtransportgruppen i juni 2017. Efter en indledende udveksling af synspunkter om forslaget og en gennemgang af konsekvensanalysen indledte Landtransportgruppen behandlingen af de enkelte artikler i forslaget.

Landtransportgruppen mødtes flere gange for at drøfte dette forslag, nemlig den 7. juli, den 11. oktober og den 6. november 2017 samt den 26. februar, den 20. marts og den 24. april 2018. Formandskabets kompromisforslag er gengivet i bilaget til denne note.

III. VIGTIGSTE SPØRGSMÅL

i) Udhuling af indtægterne fra motorkøretøjsafgifter

Et af de vigtigste spørgsmål i forhandlingerne i Rådet var nogle medlemsstaters bekymring over udhulingen af indtægterne fra motorkøretøjsafgifter. Mens medlemsstaterne i Kommissionens oprindelige forslag stadig kunne begrænse anvendelsen af et køretøj, der er lejet i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden, som har lejet køretøjet, er etableret, ville de være nødt til at tillade anvendelsen af det i mindst fire måneder. Denne periode ville give transportvirksomheder tid nok til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og udskifte defekte køretøjer. Skattesatserne for køretøjer varierer imidlertid betydeligt i EU, og nogle medlemsstater var bekymrede over ideen om at have et udlejningskøretøj til at køre på deres område i flere måneder uden betaling af nogen form for registreringsafgift.

Med henblik på at løse dette spørgsmål foreslår formandskabet en tekst, der giver medlemsstaterne mulighed for, inden for deres område, at:

- begrænse køretøjslejekontrakter indgået af transportvirksomheder, der omfatter en periode på 30 på hinanden følgende dage inden for et givet kalenderår
- sætte loft over andelen af udlejningskøretøjer i den samlede vognpark af ejede køretøjer (25 % af køretøjerne)
- i den rapport, som vil blive fremlagt for Europa-Parlamentet og Rådet fem år efter fristen for gennemførelse af direktivet, medtage en vurdering af indvirkningen af dets gennemførelse på skatteindtægterne, blandt andre spørgsmål.

Nogle medlemsstater foretrækker at bevare stk. 1a i artikel 2 som i Kommissionens oprindelige forslag, hvilket gør det muligt midlertidigt at begrænse køretøjets samlede udlejningsperiode til fire måneder i tilfælde, hvor køretøjet og virksomheden ikke er fra samme medlemsstat. Dette stykke er blevet fjernet fra kompromisteksten under det estiske formandskab, og det bulgarske formandskab besluttede at opretholde udeladelsen, da den blev støttet af et flertal af medlemsstaterne og Kommissionen.

Formandskabets kompromis synes at kunne accepteres af et flertal af medlemsstaterne. Der sondres mellem situationer, hvor en medlemsstat tillader anvendelsen på sit område af køretøjer, der er lejet af virksomheder, som er etableret på en anden medlemsstats område (artikel 2, stk. 1, litra a)), og de situationer, hvor en medlemsstat tillader anvendelsen af et udlejningskøretøj, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, for virksomheder, der er etableret på dens område (artikel 3, stk. 2).

ii) Kørsel for egen regning

Med det nye forslag til direktiv vil medlemsstaterne ikke længere have mulighed for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer med en samlet vægt på over seks tons i forbindelse med kørsel for egen regning. Et stort flertal af medlemsstaterne gør ikke længere brug af denne undtagelse, hvilket er grunden til, at formandskabets kompromis har godkendt Kommissionens forslag i denne henseende.

iii) Kontrol med ulovlig cabotagekørsel og udveksling af oplysninger

Flere delegationer var bekymrede over en stigning i anvendelsen af udlejningskøretøjer til cabotagekørsel. Med henblik på at forbedre håndhævelsen og kontrollere ulovlig cabotagekørsel foreslår formandskabet en betragtning, der afspejler de foreslåede ændringer af forordning nr. 1071/2009, ifølge hvilken operatører skal underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor de er etableret, om nummerpladen på alle køretøjer til deres rådighed, således at disse oplysninger kan medtages i det nationale elektroniske register.

IV. KONKLUSION

De Faste Repræsentanters Komité opfordres derfor til at godkende den af formandskabet forelagte kompromistekst, som findes i bilaget til denne note, med henblik på at nå frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet den 7. juni 2018.

Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til
godstransport ad landevej

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF³ fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (kodificeret udgave) (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).

- (2) Anvendelse af udlejningskøretøjer kan nedbringe omkostningerne for virksomheder, der udfører godstransport for egen regning eller for fremmed regning, og på samme tid øge deres driftsmæssige fleksibilitet. Det kan således bidrage til en forøgelse af de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne. Eftersom udlejningskøretøjer som regel er nyere end køretøjerne i en gennemsnitlig vognpark, er de desuden mere sikre og mindre forurenende.
- (3) Direktiv 2006/1/EF gør det ikke muligt for virksomhederne at drage fuld nytte af fordelene ved at anvende udlejningskøretøjer. Direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse **de på deres respektive områder etablerede virksomheders** anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalvægt på over seks tons i forbindelse med kørsel for egen regning. Endvidere har medlemsstaterne ikke pligt til at tillade anvendelse af et udlejningskøretøj på deres respektive områder, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret.
- (4) For at virksomhederne skal kunne drage nytte af fordelene ved anvendelse af udlejningskøretøjer, skal det være muligt for dem at anvende køretøjer, der er lejet i enhver medlemsstat, og ikke kun i den, hvor virksomheden er etableret. Det vil gøre det lettere for virksomhederne at imødegå især kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller at udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.
- (4a) Medlemsstaterne bør ikke have lov til at begrænse anvendelsen på deres respektive områder af et køretøj, der lejes af en virksomhed, som er etableret på en anden medlemsstats område, forudsat at køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en medlemsstat, og, hvis det er et køretøj, der kræver en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009, som er godkendt til at blive anvendt af den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret i kraft af denne bekræftede kopi.**

(5) Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser indenfor billeje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse længden af den tidsperiode, i hvilken en virksomhed etableret på deres respektive områder kan anvende et udlejningskøretøj, der er indregistreret eller taget i brug i en anden medlemsstat. De bør desuden kunne begrænse antallet af sådanne køretøjer, der lejes af en virksomhed, der er etableret på deres respektive områder.

(5a) For at forbedre håndhævelsen af en restriktion på anvendelsen af et udlejningskøretøj, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den virksomhed, der lejer køretøjet, er etableret, bør en medlemsstat kunne kræve, at varigheden af lejekontrakten ikke overskrider varigheden af fristen for anvendelse af det pågældende køretøj. Desuden kan gyldigheden af bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009 begrænses til den periode, der svarer til lejekontraktens varighed. Endvidere kan udlejningskøretøjets registreringsnummer anføres på disse bekræftede kopier.

(5b) Brugen af udlejningskøretøjer bør ikke hæmme kontrollen med lovligheden af de aktiviteter, der udføres af operatører i andre medlemsstater end den medlemsstat, hvor de er etableret. Ifølge forordning (EF) nr. 1071/2009 skal operatører underrette myndighederne i den medlemsstat, hvor de er etableret, om nummerpladen på alle køretøjer til deres rådighed, således at disse oplysninger indføres i det nationale elektroniske register. Forordningen indeholder bestemmelser om adgang til data i nationale elektroniske registre for myndighederne i andre medlemsstater; de nationale elektroniske registre skal give mulighed for målrettede søgninger med hensyn til køretøjer med en nummerplade udstedt af andre medlemsstater end etableringsmedlemsstaten.

* Bemærk: Under henvisning til artikel 16 i forordning nr. 1071/2009 under hensyntagen til udvidelsen af de oplysninger, der skal registreres, som foreslået af Kommissionen.

- (6) For at tillade, at kørsel for egen regning kan foregå mere effektivt, bør medlemsstaterne ikke længere kunne begrænse muligheden for at anvende udlejningskøretøjer til denne form for drift.
- (7) Gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv bør overvåges af Kommissionen og dokumenteres i en rapport. **Denne rapport bør navnlig have fokus på, om dette direktiv har resulteret i anvendelsen af ældre eller bestemte typer af køretøjer og dermed har haft en virkning på trafiksikkerheden, og om det har medført vanskeligheder med hensyn til håndhævelse, herunder håndhævelse af cabotagereglerne.** En eventuel fremtidig indsats på dette område skal ses i lyset af denne rapport.
- (8) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan bedre nås på EU-plan på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de spørgsmål, som det er hensigten at dette direktiv skal tage hånd om; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (9) Direktiv 2006/1/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2006/1/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 1 foretages følgende ændringer:

i) indledningen affattes således:

"Hver medlemsstat tillader på sit område anvendelse af køretøjer lejet af virksomheder, som er etableret på en anden medlemsstats område, såfremt:"

ii) litra a) affattes således:

"a) køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i enhver medlemsstat **og, for køretøjer, der kræver en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009, godkendt til at blive anvendt af den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.**"

2) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder **etableret på deres respektive områder** kan anvende udlejningskøretøjer til godstransport ad landevej på samme betingelser som køretøjer, der ejes af dem, såfremt betingelserne i artikel 2 er opfyldt.
2. **Hvis udlejningskøretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, kan den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret:**
 - a) **begrænse brugen af udlejningskøretøjet på sit respektive område, forudsat at den tillader, at den samme virksomhed anvender udlejningskøretøjet i mindst 30 på hinanden følgende dage i et givet kalenderår; i dette tilfælde kan det kræves, at lejekontrakten ikke løber længere end den frist, der er fastsat af medlemsstaten**
 - b) **begrænse antallet af udlejningskøretøjer, der kan anvendes af en virksomhed, forudsat at de tillader anvendelse af et minimumsantal af køretøjer. Dette minimumsantal er mindst 25 % af godskøretøjerne i den vognpark, der ejes af virksomheden den 31. december i det år, der går forud for anmodningen om bemyndigelse til at benytte udlejningskøretøjet. I tilfælde af en virksomhed, der har en samlet vognpark bestående af mere end ét men mindre end fire køretøjer, er det tilladt at anvende mindst ét sådant udlejningskøretøj."**

- 3) Følgende indsættes som artikel 5a:

"Artikel 5a

Senest den [OP: indsæt den dato, hvor der er forløbet fem år efter fristen for gennemførelsen af direktivet] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Rapporten skal indeholde oplysninger om anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. **Rapporten skal også undersøge indvirkningen på trafiksikkerheden, på skatteindtægterne og på håndhævelsen af cabotagereglene i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009.** På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, hvorvidt det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [OP: indsæt datoen beregnet som 18 måneder efter ikrafttrædelsen] . De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne *På Rådets vegne*

Formand

Formand
