



Bryssel den 17 maj 2018  
(OR. en)

8387/18

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2017/0113 (COD)

---

---

TRANS 166  
CODEC 640

## RAPPORT

---

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 5903/2/18 REV 2 TRANS 55 CODEC 148
Komm. dok. nr:	ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg – Allmän riktlinje

---

### I. INLEDNING

Kommissionens förslag till ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (nedan kallat *direktivet om hyrda fordon*) lades fram av kommissionen i maj 2017. Förslaget är en del av rörlighetspaketet "Europa på väg" och är kopplat till de nya bestämmelserna om tillträde till yrket och tillträde till marknaden för godstransporter.

I direktiv 2006/1/EG kodifieras tidigare regler och föreskrivs en miniminivå av marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Medlemsstaterna måste inom ramen för det direktivet tillåta sina företag att för godstransporter på väg mellan medlemsstater använda sig av hyrda fordon på samma villkor som fordon de äger, förutsatt att de hyrda fordonen är registrerade eller satta i trafik i enlighet med lagstiftningen i deras länder.

Emellertid gäller följande i direktivet:

- Medlemsstaterna tillåts begränsa användningen av hyrda godsfordon med en bruttovikt på över sex ton till transporter för egen räkning.
- Användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat begränsas.

Kommissionen föreslår en ändring av direktiv 2006/1/EG framför allt för att avlägsna befintliga begränsningar och fastställa en tydlig och enhetlig rättslig ram som ger transportföretag i hela EU lika tillgång till marknaden för hyrda fordon.

Europaparlamentets utskott för transport och turism utsåg Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) till föredragande. Utskottet diskuterade förslaget till betänkande den 23 januari 2018 och förväntas rösta om förslaget den 24 maj 2018.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande den 6 december 2017 och Regionkommittén antog sitt yttrande den 1 februari 2018.

## **II. ARBETET INOM RÅDET**

Kommissionen lade fram sitt förslag till ändring av direktiv 2006/1/EG och dess åtföljande konsekvensbedömning för arbetsgruppen för landtransporter i juni 2017. Efter en inledande diskussion om förslaget och en granskning av konsekvensbedömningen inledde arbetsgruppen för landtransporter behandlingen av förslaget artikel för artikel.

Arbetsgruppen för landtransporter sammanträdde flera gånger för att diskutera förslaget, nämligen den 7 juli, 11 oktober och 6 november 2017 samt den 26 februari, 20 mars och 24 april 2018.

Ordförandeskapets kompromissförslag återfinns i bilagan till denna not.

### III. HUVUDFRÅGOR

#### i) Urholkning av fordonsskatteintäkterna

En av huvudfrågorna i förhandlingarna inom rådet var vissa medlemsstaters betänkligheter gällande urholkningen av fordonsskatteintäkterna. I det ursprungliga kommissionsförslaget får medlemsstaterna fortfarande begränsa användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat, men de skulle vara tvungna att tillåta att fordonet används under minst fyra månader. Denna tidsperiod skulle ge transportföretagen tillräckligt med tid för att klara säsongsmässiga eller andra efterfrågetoppar och byta ut defekta fordon. Fordonsskattesatserna skiljer sig dock avsevärt åt inom EU och vissa medlemsstater har hyst betänkligheter rörande idén om att ett hyrt fordon kan vara i trafik på deras territorier i flera månader utan att någon registreringsavgift betalas.

För att hantera denna fråga föreslår ordförandeskapet en text som gör det möjligt för medlemsstaterna att inom sina territorier

- begränsa transportföretagens avtal om hyra av fordon till en period av 30 på varandra följande dagar under ett visst kalenderår,
- införa ett tak för andelen hyrda fordon i den totala ägda fordonsparken (25 % av fordonen),
- i den rapport som ska läggas fram för Europaparlamentet och rådet fem år efter tidsfristen för införlivande av direktivet inkludera en bedömning av effekterna av genomförandet på bland annat skatteintäkterna.

Vissa medlemsstater skulle föredra att behålla artikel 2.1a som i kommissionens ursprungliga förslag, där den totala hyresperioden tillfälligt får begränsas till fyra månader när fordonet och företaget inte är från samma medlemsstat. Denna punkt ströks från kompromisstexten under det estniska ordförandeskapet och det bulgariska ordförandeskapet har beslutat att vidhålla strykningen eftersom den stöddes av en majoritet av medlemsstaterna och av kommissionen.

Ordförandeskapets kompromissförslag verkar kunna accepteras av en majoritet av medlemsstaterna. I förslaget görs en åtskillnad mellan situationer där en medlemsstat inom sitt territorium tillåter användning av fordon som har hyrts av företag som är etablerade på en annan medlemsstats territorium (artikel 2.1 a) och situationer där en medlemsstat tillåter användning av ett hyrt fordon som är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en annan medlemsstat av företag som är etablerade på dess territorium (artikel 3.2).

ii) Transporter för egen räkning

I det nya förslaget till direktiv skulle medlemsstaterna inte längre ha möjlighet att begränsa användningen av hyrda fordon med en totalvikt på över sex ton till transporter för egen räkning. Det stora flertalet av medlemsstaterna tillämpar inte längre detta undantag, vilket är anledningen till att ordförandeskapets kompromissförslag överensstämmer med kommissionens förslag i detta avseende.

iii) Kontroll av olagligt cabotage och utbyte av information

Flera delegationer var bekymrade över den ökade användningen av hyrda fordon i cabotagetrafik. För att förbättra tillämpningen och kontrollen i fråga om olagligt cabotage föreslår ordförandeskapet ett skäl som återspeglar de föreslagna ändringarna av förordning nr 1071/2009, enligt vilka operatörer bör underrätta myndigheterna i den medlemsstat där de är etablerade om registreringsnummer för varje fordon som står till deras förfogande för att göra det möjligt att inkludera dessa uppgifter i det nationella elektroniska registret.

#### IV. SLUTSATS

Coreper uppmanas därför att godkänna det kompromissförslag som ordförandeskapet lagt fram enligt bilagan till denna not, så att en allmän riktlinje kan antas vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 7 juni 2018.

**Förslag till  
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV  
om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för  
godstransporter på väg**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet,

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG<sup>3</sup> fastställs en miniminivå för marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

---

<sup>1</sup> EUT C , , s. .

<sup>2</sup> EUT C , , s. .

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (kodifierad version) (EUT L 33, 4.2.2006, s. 82).

- (2) Användning av hyrda fordon kan minska kostnaderna för företag som transporterar gods för egen räkning eller för andras räkning och samtidigt göra dem flexiblare. Det kan därför bidra till att de berörda företagen blir produktivare och mer konkurrenskraftiga. Eftersom hyrda fordon tenderar att vara yngre än den genomsnittliga fordonsflottan, är de också säkrare och mindre förorenande.
- (3) Direktiv 2006/1/EG gör det inte möjligt för företag att dra full nytta av fördelarna med att använda hyrda fordon. Det direktivet tillåter medlemsstaterna att **för företag som är etablerade på deras respektive territorier** begränsa användningen av hyrda fordon med en högsta tillåten bruttovikt på över sex ton för transporter för egen räkning. Dessutom är medlemsstaterna enligt direktivet inte skyldiga att tillåta användningen av ett hyrt fordon på sina respektive territorier om fordonet är registrerat eller taget i bruk i enlighet med lagstiftningen i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat.
- (4) För att göra det möjligt för företagen att i större utsträckning dra nytta av fördelarna med att använda hyrda fordon, bör det vara möjligt för dem att använda fordon som hyrts i vilken medlemsstat som helst, inte bara den där de är etablerade. Det skulle göra det lättare för dem att klara framförallt kortsiktiga, säsongsmässiga eller tillfälliga efterfrågetoppar eller ersätta defekta eller skadade fordon.
- (4a) Medlemsstaterna bör inte ha rätt att begränsa användningen på sina respektive territorier av fordon som hyrts av företag som är etablerade inom en annan medlemsstats territorium, under förutsättning att fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i någon av medlemsstaterna och, om det är ett fordon som i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 kräver en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet, att fordonet har ett drifttillstånd utfärdat av den medlemsstat där företaget är etablerat genom denna bestyrkta kopia.**

(5) Nivån på beskattning av vägtransporter varierar fortfarande avsevärt inom unionen. Därför är det motiverat att behålla vissa begränsningar, vilket också indirekt påverkar friheten att tillhandahålla tjänster på området fordonsuthyrning, för att undvika skattemässiga snedvridningar. Följaktligen bör medlemsstaterna ha möjlighet att begränsa den tid **företag som är etablerade på deras respektive territorier får använda ett hyrt fordon som är registrerat eller satt i trafik i en annan medlemsstat. De bör även ha rätt att begränsa antalet sådana fordon som hyrs in av ett företag som är etablerat inom deras respektive territorier.**

**(5a) Medlemsstaten bör ha rätt att kräva att hyreskontraktets löptid inte överstiger den tid som det aktuella fordonet får användas, i syfte att förbättra tillämpningen av en begränsad användning av ett hyrt fordon som är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat. Utöver detta får giltigheten för den bestyrkta kopia av gemenskapstillståndet som utfärdats i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 begränsas till en period som motsvarar längden på hyresavtalet. Dessutom får det hyrda fordonets registreringsnummer anges på den bestyrkta kopian.**

**(5b) Användningen av hyrda fordon bör inte hindra lagenlighetskontroll av transportverksamhet som bedrivs av operatörer i andra medlemsstater än den medlemsstat där de är etablerade. I enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009 bör operatörerna lämna uppgift om registreringsnummer varje fordon som står till deras förfogande till myndigheterna i den medlemsstat där de är etablerade, så att uppgifterna kan föras in i det nationella elektroniska registret.□I den förordningen föreskrivs att uppgifterna i de nationella elektroniska registren ska vara tillgängliga för myndigheterna i andra medlemsstater; det bör vara möjligt att göra målinriktade sökningar efter fordon med en registreringsskylt från en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten i de nationella elektroniska registren.**

**\* Anmärkning: Med hänsyn till artikel 16 i förordning (nr) 1071/2009 och de ytterligare uppgifter som ska registreras enligt kommissionens förslag.**

- (6) För att effektivisera användningen av transporter för egen räkning, bör medlemsstaterna inte längre ha rätt att begränsa möjligheten att använda hyrda fordon för sådan verksamhet.
- (7) Genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser bör övervakas av kommissionen och dokumenteras i en rapport. **I rapporten bör särskild uppmärksamhet fästas vid frågan om detta direktiv har lett till användning av äldre fordon eller vissa typer av fordon och därigenom har påverkat trafiksäkerheten och om det har medfört problem i fråga om efterlevnad, inbegripet efterlevnaden av cabotagereglerna.** Eventuella framtida åtgärder inom detta område bör övervägas mot bakgrund av den rapporten.
- (8) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av vägtransporters gränsöverskridande natur och de frågor detta direktiv är avsett att ta upp, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (9) Direktiv 2006/1/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.



## *Artikel 1*

Direktiv 2006/1/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Den första meningen ska ersättas med följande:

"Varje medlemsstat ska tillåta användning inom sitt territorium av fordon som har hyrts av företag som är etablerade inom en annan medlemsstats territorium, under följande förutsättningar:"

ii) Led a ska ersättas med följande:

"a) Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i **någon** av medlemsstaterna **och, om det är ett fordon som i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 kräver en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet, har ett drifttillstånd utfärdat av den medlemsstat där företaget är etablerat.**"

2. Artikel 3 ska ersättas med följande:

*”Artikel 3*

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att företag **som är etablerade på deras respektive territorier** får använda hyrda fordon för godstransport på väg, på samma villkor som fordon ägda av dessa företag, förutsatt att villkoren i artikel 2 är uppfyllda.
2. **Om det hyrda fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en annan medlemsstat får den medlemsstat där företaget är etablerat**
  - a) **begränsa användningstiden på sitt respektive territorium för ett hyrt fordon, under förutsättning att den tillåter företaget i fråga att använda det hyrda fordonet under en period av 30 på varandra följande dagar under ett givet kalenderår; i detta fall får medlemsstaten kräva att hyreskontraktet inte löper längre än den tidsfrist som medlemsstaten har fastställt,**
  - b) **begränsa antalet hyrda fordon som ett företag får använda, under förutsättning att den tillåter användning av ett minsta antal fordon; detta minsta antal ska vara minst 25 % av den godsfordonspark som företaget ägde den 31 december året innan tillståndet att använda det hyrda fordonet begärdes; om ett företag har en total fordonspark på fler än ett men färre än fyra fordon ska det tillåtas att använda minst ett sådant hyrt fordon.”**

3. Följande artikel ska införas som artikel 5a:

*”Artikel 5a*

Senast den [Publikationsbyrå: för in det datum som infaller 5 år efter tidsfristen för införlivande av direktivet] ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv. Rapporten ska innehålla information om användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den medlemsstat där det företag som hyr fordonet är etablerat. **I rapporten ska även påverkan på trafiksäkerhet, skatteintäkter och efterlevnaden av cabotagereglerna i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 tas upp.** På grundval av denna rapport ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.”

*Artikel 2*

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [OP: vänligen för in det datum som infaller 18 månader efter det att direktivet träder i kraft]. De ska överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen utan dröjsmål.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

---