



Brussels, 12 May 2021
(OR. en)

8639/21

**Interinstitutional File:
2017/0113(COD)**

**TRANS 272
CODEC 673**

REPORT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Permanent Representatives Committee (Part 1)/ Council
No. prev. doc.:	ST 8379/21 + COR 1
No. Cion doc.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Subject:	Preparation of the Council meeting (<u>Transport</u>, <u>Telecommunications and Energy</u>) on 3 June 2021 Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/1/EC on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road – General approach

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde sit forslag om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej i maj 2017 som led i mobilitetspakke I.
2. Direktiv 2006/1/EF kodificerer tidligere regler og fastsætter et mindsteniveau for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne, både for virksomheder, der er etableret på deres område, og virksomheder, der er etableret i andre medlemsstater. Dog gælder det, at direktivet:

- åbner mulighed for, at en medlemsstat for virksomheder, der er etableret på dens område, begrænser anvendelse af udlejningskøretøjer til dem, der er registreret i denne medlemsstat, og tillige åbner mulighed for at forbyde anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalmasse på mere end seks ton i forbindelse med kørsel for egen regning
 - for så vidt angår virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, er begrænset til udlejning af køretøjer, der er registreret i samme medlemsstat, med henblik på kørsel mellem medlemsstaterne.
3. Kommissionen foreslår at ændre direktiv 2006/1/EF primært for at fjerne de nuværende restriktioner og indføre en tydelig og ensartet lovramme, der giver transportvirksomheder i hele EU lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer.
 4. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) udpegede Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) til ordfører. TRAN stemte om hendes betænkning den 24. maj 2018, og Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning, som indeholder 15 ændringsforslag, den 15. januar 2019¹.
 5. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget vedtog deres udtalelser henholdsvis den 6. december 2017 og den 1. februar 2018.

II. ARBEJDET I RÅDET

6. Kommissionen fremlagde sit forslag tillige med konsekvensanalysen for Landtransportgruppen den 1. og den 21. juni 2017. Gruppen mødtes derefter regelmæssigt under det estiske, rumænske, bulgarske og kroatiske formandskab. Sagen blev ved flere lejligheder fremlagt for Rådet med henblik på en generel indstilling og i juni 2020 for De Faste Repræsentanternes Komité med henblik på et forhandlingsmandat.

¹ Jf. dok. ST 5386/19.

7. Gruppens medlemmer fortsatte deres arbejde under det portugisiske formandskab på uformelle møder den 9. og den 24. februar, den 9. og den 24. marts og den 19. april 2021. Formandskabet foreslog nogle ændringer til kompromisteksten, navnlig i artikel 3, stk. 2, og betragtning 5 og 6 i det ændrede direktiv, som giver en medlemsstat mulighed for at begrænse anvendelsen af køretøjer, der er lejet af virksomheder, som er etableret på dens eget område, samt i artikel 3a, stk. 3, i det ændrede direktiv og artikel 2 i ændringsdirektivet, som vedrører anvendelse af kontrolredskaber og medlemsstaternes gennemførelsesfrist.
8. De fleste delegationer støttede de foreslåede ændringer og kan som kompromis acceptere teksten som revideret over tid. Nogle af dem er fortsat bekymrede over de mulige negative indvirkninger på statslige indtægter. Et par delegationer støtter ikke forslaget, og nogle af dem har til hensigt at undlade at stemme i den videre proces, navnlig fordi de mener, at det reviderede direktiv vil øge risikoen for skjult ulovlig cabotagekørsel.
9. Den 28. april 2021 gav De Faste Repræsentanternes Komité retningslinjer for det videre arbejde og anerkendte den brede støtte til vejen frem, som formandskabet har foreslået. Herefter rundsendte formandskabet en yderligere tilpasset kompromistekst², som er den samme som den, der findes i bilaget til denne rapport. Ingen delegationer fremsatte yderligere bemærkninger.

III. KONKLUSION

10. De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at bekræfte det kompromis, der er opnået i gruppen, og til at fremsende den reviderede tekst til Kommissionens forslag, jf. bilaget, til Rådet med henblik på enighed om en generel indstilling.

² Jf. dok. 8379/21 + COR 1.

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 Udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF⁵ fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

³ EUT C af , s. .

⁴ EUT C af , s. .

⁵ 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 at forøge 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 ton 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.
- (4b) For at forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation bør dokumenter i elektronisk form anerkendes som et middel til at dokumentere overensstemmelse med direktiv 2006/1/EF.

- (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 inden for 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. Denne grænse bør ikke være lavere end en vis andel af det antal køretøjer, som virksomheden har til rådighed, beregnet eksklusive køretøjer, der er lejet i en anden medlemsstat, og som ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.
- (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 overvågningen og kontrollen med lovligheden af de aktiviteter, der udføres af operatører i andre medlemsstater end den medlemsstat, hvor de er etableret. Ifølge Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009⁶ skal nationale elektroniske registre indeholde registreringsnumrene på de køretøjer, som er til rådighed for en vejtransportvirksomhed. Disse oplysninger bør også omfatte køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Forordning (EF) nr. 1071/2009 indeholder også 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 et registreringsnummer udstedt af andre medlemsstater end etableringsmedlemsstaten.
- (5c) For at sikre, at forpligtelsen til at oplyse et udlejningskøretøjs registreringsnummer i det nationale elektroniske register opfyldes på en ensartet måde, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende mindstekravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁷.
- (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. For at undgå mulige beskatningsproblemer bør denne mulighed imidlertid bibeholdes, hvis køretøjet er indregistreret uden for den medlemsstat, hvor den virksomhed, som anvender det, er etableret.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51). [Henvisningen omfatter de seneste ændringer ved forordning (EU) 2020/1055, mobilitetspakke I.]

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (7) Gennemførelsen og virkningerne af [...] direktiv 2006/1/EF bør overvåges af Kommissionen og dokumenteres i en rapport. Denne rapport bør navnlig have fokus på, om direktiv 2006/1/EF som ændret ved dette direktiv har resulteret i øget anvendelse af ældre køretøjer eller bestemte typer af køretøjer og dermed har haft en virkning på trafikikkerheden, om det har medført vanskeligheder med hensyn til håndhævelse, herunder håndhævelse af cabotagereglerne, og virkningerne på medlemsstaternes afgiftsindtægter. Udarbejdelsen af nævnte rapport vil kunne lettes af, at medlemsstaterne på frivilligt grundlag giver Kommissionen relevante oplysninger om afgiftsindtægter. En eventuel fremtidig indsats på dette område bør ses i lyset af denne rapport.
- (8) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne [...], men kan på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de spørgsmål, som det er hensigten, at dette direktiv skal tage hånd om, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (9) Direktiv 2006/1/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

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 anvendes i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 i den medlemsstat, hvor den virksomhed, som anvender det, er etableret, hvis det er relevant".

b) Indledningen i stk. 2 affattes således:

"Overholdelse af de i stk. 1, litra a)-d), nævnte betingelser godtgøres ved følgende dokumenter, som skal forefindes i køretøjer og fremvises på papir eller elektronisk:"

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 anvendelsen af sådanne køretøjer 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 sådanne køretøjer, der kan anvendes af en virksomhed, forudsat at den tillader anvendelse af et minimumsantal af køretøjer. Dette minimumsantal skal være mindst 25 % af godskøretøjerne i den vognpark, som er til rådighed for virksomheden i henhold til artikel 5, stk. 1, litra g), i forordning (EF) nr. 1071/2009 enten den 31. december i det år, der går forud for anvendelsen af udlejningskøretøjet eller den dag, hvor virksomheden begynder at anvende udlejningskøretøjet, hvilket fastsættes af medlemsstaten. Hvis en virksomhed har en samlet vognpark, der består af mere end ét men mindre end fire køretøjer, er det tilladt at anvende mindst ét sådant udlejningskøretøj. Minimumsandelens i henhold til dette litra vedrører godskøretøjerne i den vognpark, som er til rådighed for virksomheden på grundlag af de køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i den pågældende medlemsstat
 - c) begrænse anvendelsen af sådanne køretøjer til kørsel for egen regning."

2a) Følgende indsættes som artikel 3a:

"Artikel 3a

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at registreringsnummeret på et udlejningskøretøj, som er stillet til rådighed for en vejtransportvirksomhed, der er omfattet af forordning (EF) nr. 1071/2009, hvis dette køretøj er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret, indføres i det nationale elektroniske register, der er omhandlet i artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at behandlingen af de i første afsnit omhandlede data opfylder kravene til de i artikel 16, stk. 2, litra g), i forordning (EF) nr. 1071/2009 omhandlede oplysninger som fastsat i nævnte forordnings artikel 16, stk. 2, tredje og femte afsnit, og artikel 16, stk. 3 og 4.

2. Senest 14 måneder efter vedtagelsen af en gennemførelsesretsakt om en fælles formel til beregning af risikoklassificering som omhandlet i artikel 9, stk. 1, andet afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF* vedtager Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter mindstekravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register for at gøre sammenkoblingen af registre lettere, og fastsætter de funktionaliteter, der gør det muligt at stille disse oplysninger til rådighed for de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontroller. Disse mindstekrav og funktionaliteter skal stemme overens med de krav og funktionaliteter, der fastsættes i henhold til artikel 16, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 5b, stk. 2.

3. Medlemsstaterne sikrer, at de i stk. 1 omhandlede data er til rådighed for de kompetente myndigheder i forbindelse med vejkontroller.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35)."

- 3) Følgende artikler indsættes:

"Artikel 5a

Senest den [fem år efter den frist for gennemførelse af direktivet, der er nævnt i artikel 2, stk. 1, i dette ændringsdirektiv] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Denne rapport 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 afgiftsindtægter og på håndhævelsen af cabotagereglerne i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009. På grundlag af [...] nævnte rapport vurderer Kommissionen, hvorvidt det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger.

Artikel 5b

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014*.

Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011**.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 21. august 2023⁸.

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.

⁸ [Note: svarer til 36 måneder efter ikrafttrædelsen af forordning (EU) 2020/1055.]

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*
