



Bryssel den 12 maj 2021
(OR. en)

8639/21

Interinstitutionellt ärende:
2017/0113(COD)

TRANS 272
CODEC 673

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper I)/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 8379/21 + COR 1
Komm. dok. nr:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Ärende:	Förberedelser inför rådets möte (transport, telekommunikation och energi) den 3 juni 2021 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

1. Som en del av mobilitetspaket I lade kommissionen i maj 2017 fram sitt förslag om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.
2. Genom direktiv 2006/1/EG kodifieras tidigare bestämmelser och en miniminivå fastställs för marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg mellan medlemsstater, både för företag som är etablerade på deras territorier och för företag som är etablerade i en annan medlemsstat. Emellertid gäller följande enligt direktivet:

- En medlemsstat får begränsa användning av hyrda fordon av företag som är etablerade på dess territorium till dem som är registrerade i den medlemsstaten och ger dessutom möjlighet att förbjuda användning av hyrda fordon med en högsta tillåten vikt i lastat tillstånd på mer än sex ton för transporter som bedrivs för egen räkning.
 - Direktivet är med avseende på företag som är etablerade i en annan medlemsstat, begränsat till att omfatta hyra av fordon som är registrerade i samma medlemsstat för trafik mellan medlemsstater.
3. Kommissionen föreslår en ändring av direktiv 2006/1/EG framför allt för att avlägsna befintliga begränsningar och för att fastställa en tydlig och enhetlig rättslig ram som ger transportföretag i hela EU lika tillgång till marknaden för hyrda fordon.
 4. Europaparlamentets utskott för transport och turism utsåg Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) till föredragande. Utskottet röstade om sitt betänkande den 24 maj 2018, och Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen, med 15 ändringsförslag, den 15 januari 2019¹.
 5. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande den 6 december 2017, och Europeiska regionkommittén antog sitt den 1 februari 2018.

II. ARBETET I RÅDET

6. Den 1 och 21 juni 2017 lade kommissionen fram sitt förslag och sin konsekvensbedömning för arbetsgruppen för landtransporter. Arbetsgruppen höll därefter regelbundna möten under de estniska, rumänska, bulgariska och kroatiska ordförandeskapen. Vid flera tillfällen lades ärendet fram för rådet i syfte att nå en allmän riktlinje och i juni 2020 för Coreper i syfte att nå ett förhandlingsmandat.

¹ Se dok. ST 5386/19.

7. Under det portugisiska ordförandeskapet fortsatte medlemmarna i arbetsgruppen sitt arbete vid informella möten den 9 och 24 februari, den 9 och 24 mars samt den 19 april 2021. Ordförandeskapet föreslog några ändringar av kompromisstexten, särskilt i artikel 3.2 och skäl 5 och 6 i det ändrade direktivet, som gör det möjligt för en medlemsstat att begränsa användningen av hyrda fordon för företag som är etablerade på dess eget territorium, samt i artikel 3a.3 i det ändrade direktivet och artikel 2 i ändringsdirektivet, om genomförandet av kontrollverktyg och medlemsstaternas införlivandefrist.
8. De flesta delegationer stödde de föreslagna ändringarna och kan, som en kompromiss, godta texten när den så småningom revideras. En del av dem är fortsatt oroad över eventuella negativa effekter på statens inkomster. Några delegationer stöder inte förslaget, varav några har för avsikt att avstå från att rösta i den fortsatta behandlingen, särskilt eftersom de anser att det reviderade direktivet skulle öka risken för fördolda olagliga cabotagetransporter.
9. Den 28 april 2021 gav Coreper vägledning för det fortsatta arbetet och konstaterade att det föreligger ett brett stöd för den väg framåt som ordförandeskapet har föreslagit. Därefter skickade ordförandeskapet ut ytterligare en justerad kompromisstext², som är densamma som återges i bilagan till denna rapport. Ingen delegation gjorde några ytterligare kommentarer.

III. SLUTSATS

10. Coreper uppmanas att bekräfta den kompromiss som nåtts i arbetsgruppen och att översända det reviderade kommissionsförslaget, som återges i bilagan, till rådet för överenskommelse om en allmän riktlinje.

² Se dok. 8379/21 + COR 1.

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 yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG⁵ fastställs en miniminivå för marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

³ EUT C , , s. .

⁴ EUT C , , s. .

⁵ 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 flexibla. Det kan därför bidra till att de berörda företagen blir produktiva 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.
- (4b) För att förenkla tillhandahållandet av relevanta bevis bör handlingar i elektroniskt format erkännas som metod för att styrka överensstämmelse med direktiv 2006/1/EG.

- (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. Denna begränsning bör inte vara lägre än en viss andel av antalet fordon som företaget förfogar över, beräknat endast på grundval av fordon som hyrts i en annan medlemsstat och inte är registrerade i den medlemsstat där företaget är etablerat.
- (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 övervakning och kontroll av lagenligheten hos transportverksamhet som bedrivs av operatörer i andra medlemsstater än den medlemsstat där de är etablerade. I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009⁶ ska de nationella elektroniska registren innehålla registreringsnumren för de fordon som vägtransportföretaget förfogar över. Dessa uppgifter ska också omfatta fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den medlemsstat där företaget är etablerat. I förordning (EG) nr 1071/2009 föreskrivs också 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 ett registreringsnummer från en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten i de nationella elektroniska registren.
- (5c) För att säkerställa att skyldigheten att tillhandahålla information om det hyrda fordonets registreringsnummer i det nationella elektroniska registret fullgörs på ett enhetligt sätt, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende minimikraven för de uppgifter som ska införas i det nationella elektroniska registret. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁷.
- (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. För att undvika potentiella skatterelaterade problem bör dock denna möjlighet bibehållas om fordonet är registrerat utanför den medlemsstat där det företag som använder fordonet är etablerat.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51). [Hänvisningen inbegriper de senaste ändringarna genom förordning (EU) 2020/1055, mobilitetspaket I.]

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (7) Genomförandet av [...] direktiv 2006/1/EG och dess konsekvenser bör övervakas av kommissionen och dokumenteras i en rapport. I rapporten bör särskild uppmärksamhet fästas vid frågan om direktiv 2006/1/EG har lett till ökad användning av äldre fordon eller vissa typer av fordon och därigenom har påverkat trafiksäkerheten, om det har medfört problem i fråga om efterlevnad, inbegripet efterlevnaden av cabotagereglerna, och effekterna på medlemsstaternas skatteintäkter. Sammanställningen av den rapporten skulle underlättas om medlemsstaterna, på frivillig basis, förser kommissionen med relevanta uppgifter om skatteintäkter. 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 [...] 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 i samma artikel 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) Inledningen 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 används i enlighet med bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009 i den medlemsstat där det företag som använder det är etablerat, i tillämpliga fall.”.

b) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:

”Att ovanstående villkor i punkt 1 a–d är uppfyllda ska framgå av nedannämnda dokument, som ska medfölja fordonet och kunna visas upp i pappersformat eller elektroniskt format:”.

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 sådana 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 det fallet får medlemsstaten kräva att hyreskontraktet inte löper längre än den tidsfrist som medlemsstaten har fastställt,
 - b) begränsa antalet sådana 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, i enlighet med artikel 5.1 g i förordning (EG) nr 1071/2009, förfogar över, antingen den 31 december året före användningen av det hyrda fordonet eller den dag då företaget börjar använda det hyrda fordonet, enligt vad som fastställs av medlemsstaten; 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, Den minsta andelen i enlighet med denna punkt avser den godsfordonspark som företaget förfogar över på grundval av de fordon som är registrerade eller satta i trafik i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstaten.
 - c) begränsa användningen av sådana fordon för transporter för egen räkning.”.

2a. Följande artikel ska införas som artikel 3a:

”Artikel 3a

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att registreringsnumret för ett hyrt fordon som ett vägtransportföretag förfogar över och för vilket förordning (EG) nr 1071/2009 är tillämplig, om detta fordon är registrerat eller satt i trafik enligt lagstiftningen i en annan medlemsstat än den där det företag som hyr fordonet är etablerat, införs i det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att behandlingen av de uppgifter som avses i första stycket i denna punkt uppfyller kraven för de uppgifter som avses i artikel 16.2 g i förordning (EG) nr 1071/2009, enligt vad som specificeras i artikel 16.2 tredje och femte styckena samt i artikel 16.3 och 16.4 i den förordningen.

2. Senast 14 månader efter antagandet av en genomförandeakt om en gemensam formel för beräkning av riskvärdering enligt vad som avses i artikel 9.1 andra stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ska kommissionen genom genomförandeakter anta minimikraven för de uppgifter som ska införas i det nationella elektroniska registret för att underlätta en sammankoppling av register och specificera vilka funktionaliteter som gör att dessa uppgifter kan göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller. Dessa minimikrav och funktionaliteter ska stämma överens med de krav och funktionaliteter som fastställts enligt artikel 16.6 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5b.2.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de uppgifter som avses i första stycket är tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller.”.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).”.

3. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 5a

Senast [fem år efter den tidsfrist för införlivande av direktivet som avses i artikel 2.1 i detta ändringsdirektiv] ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv. Den 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 den rapporten ska även påverkan på trafiksäkerheten, på skatteintäkterna och på efterlevnaden av cabotagereglerna i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 tas upp. På grundval av [...] den rapporten ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.

Artikel 5b

Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014*.

När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011** tillämpas.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den 21 augusti 2023⁸ sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

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.

⁸ [Anm.: Motsvarar 36 månader efter ikraftträdandet av förordning (EU) 2020/1055.]

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 *På rådets vägnar*

*Ordförande**Ordförande*
