



Bruxelles, den 30. maj 2018
(OR. en)

9259/18

Interinstitutionel sag:
2017/0123 (COD)
2017/0122 (COD)
2017/0121 (COD)

**TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306 CODEC 767 + ADD 1-4
Komm. dok. nr.:	ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923 ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925 ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450 CODEC 926
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren – Statusrapport

I. INDLEDNING

1. Kommissionen vedtog den 31. maj 2017 de tre forslag som led i første bølge af mobilitetspakken. De vigtigste tilgange i de enkelte forslag er som følger:
 - *Adgang til erhvervet og markedet*: stramning og harmonisering af etableringskravene for virksomhederne og forbedring af medlemsstaternes samarbejde mod skuffeselskaber; obligatorisk tilladelse til operatører af lette erhvervskøretøjer; revision og forenkling af begrænsningerne for cabotagekørsel og dertil hørende kontrolmekanismer; overgang til elektroniske dokumenter
 - *Hviletid, køretid og takografer*: øget fleksibilitet i anvendelsen af ugentlig hviletid for at gøre det lettere for førerne regelmæssigt at nå hjem; klar forpligtelse for operatørerne til at stille passende og betalt indkvartering til rådighed uden for førerhuset; pligt til at registrere grænsepassager i takografen for at lette kontrol
 - *Udstationering af arbejdstagere i vejtransportsektoren og håndhævelse af social- og arbejdsmarkedslovgivning*: præcisering af anvendelsen af "udstationering af arbejdstagere" ved fastsættelse af en tærskel for den tid, der tilbringes i en medlemsstat (tre dage pr. måned i forbindelse med international transport), hvorefter de nationale regler for mindsteløn og betalt årlig ferie finder anvendelse; detaljerede tjeklister til kontrol i værtsmedlemsstaten på grundlag af en harmoniseret risikoklassificeringsmetode, som også omfatter arbejdstidsdirektivet.
2. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) udpegede Ismail Ertug (S&D, DE) som ordfører for forslaget om ændring af forordning 1071/2009 og 1072/2009, Wim van de Camp (PPE, NL) som ordfører for forslaget om ændring af forordning 561/2006 og 165/2014 og Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI) som ordfører for forslaget om ændring af direktiv 2006/22/EF og om fastsættelse af særlige regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren. Udvalget forventes at stemme om de respektive betænkninger den 4. juni 2018. Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (EMPL) afgav udtalelse om det første forslag den 30. april 2018, om det andet den 26. april 2018 og om det tredje den 4. maj 2018.

3. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog to udtalelser om de tre forslag den 18. januar 2018, og Det Europæiske Regionsudvalg vedtog en udtalelse, der dækkede de pågældende forslag den 1. februar 2018.

II. ARBEJDET I RÅDET

4. Landtransportgruppen gennemgik forslagene under de foregående formandskaber mellem den 1. juni og den 6. november 2017, hvilket mundede ud i en statusrapport¹, der blev forelagt Rådet den 5. december 2017.
5. Delegationerne fra Danmark og Det Forenede Kongerige tog parlamentarisk undersøgelsesforbehold. Et parlamentarisk undersøgelsesforbehold fra Polen blev hævet for nylig. Flere delegationer fastholder deres undersøgelsesforbehold med hensyn til dele af teksterne, navnlig hvad angår anvendelsen af informationssystemet for det indre marked (IMI) i forbindelse med administrativt samarbejde, og hvad angår beføjelserne til Kommissionen.
6. Under det bulgarske formandskab gennemgik arbejdsgruppen udkastet til formandskabets kompromisser vedrørende forslagene 16 gange mellem den 16. januar og den 14. maj 2018. Det er vigtigt at bemærke, at alle delegationerne er enige om, at de tre forslag er så tæt indbyrdes forbundet, at fremskridt afhænger af, at de opnås parallelt. Visse delegationer ser tilsvarende en vigtig forbindelse med forslaget om revision af direktivet om kombineret transport².
7. Der blev gjort betydelige fremskridt med hensyn til de tekniske og visse politiske spørgsmål. Især med hensyn til forordning 1071/2009 om adgang til erhvervet tager formandskabets kompromis følgende spørgsmål op:

¹ dok. 14841/17.

² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (dok. 14213/1/18 REV 1).

- indarbejdelsen i tilladelsessystemet af operatører, der anvender lette erhvervskøretøjer, begrænses til operatører, der anvender lette erhvervskøretøjer over 2,5 ton i international transport. Denne tilpasning af tilladelseskravet ledsages af en udvidelse i forhold til forslaget af de krav, der skal opfyldes for en sådan tilladelse: Operatører af lette erhvervskøretøjer skal opfylde alle standardkravene, og der tilføjes en overordnet bestemmelse med hensyn til dokumentation for faglige kvalifikationer
- styrkelse af nogle af de elementer, der kræves for at påvise et faktisk og varigt forretningssted i en medlemsstat. Derudover indeholder kompromisset valgfrie elementer, som en medlemsstat kan anvende ved vurderingen af denne forbindelse
- bibeholdelse af forslagets koncept med differentierede finansielle krav afhængigt af, hvilken klasse af køretøj der anvendes, men med en vis fleksibilitet med hensyn til højere krav og måden, hvorpå det påvises, at dette krav er overholdt
- i forbindelse med nationale registre mindskelse af den supplerende arbejdsbyrde, men samtidig yderligere detaljering og standardisering af proceduren for administrativt samarbejde
- forenkling af medlemsstaternes supplerende rapporteringspligt med hensyn til indhold og hyppighed, så det bliver muligt at sende Kommissionen en samlet rapport vedrørende forordning 1071/2009 og 1072/2009.

8. Med hensyn til forordning 1072/2009 om adgang til erhvervet tager formandskabets kompromis følgende spørgsmål op:

- tilpasning af kravene for tilladelse til at foretage international godstransport med de nye krav for tilladelse til at anvende lette erhvervskøretøjer på over 2,5 ton hvis der anvendes differentierede finansielle krav for adgang til erhvervet, skal det i fællesskabstilladelsen for køretøjet præciseres, at den kun gælder for lette erhvervskøretøjer
- i en betragtning gives der retningslinjer for den øgede værdi af tomme containere og paller i forbindelse med efterfølgende cabotagekørsel

- introduktion af en vis fleksibilitet i planlægningen og gennemførelsen af vejkontroller i forbindelse med cabotagereglerne
- tilpasning af medlemsstaternes rapport til Kommissionen til rapporten i henhold til forordning 1071/2009.

9. Med hensyn til forordning 561/2006 om førernes hviletid tager formandskabets kompromis følgende spørgsmål op:

- begrænsning af undtagelsen for køretøjer, der anvendes til ikkeerhvervsmæssig varetransport til maksimum 12 ton, hvor Kommissionens forslag lagde op til, at vægtgrænsen skulle fjernes yderligere præcisering af den nye definition af ikkeerhvervsmæssig varetransport
- bibeholdelse af den eksisterende fleksibilitet, hvor hvil, der tages som compensation for reduceret ugentlig hviletid, tages i forlængelse af en anden hviletid på mindst ni timer
- lettere øget fleksibilitet med hensyn til at fravige reglerne om køre- og hviletider under særlige omstændigheder, hvor føreren ønsker at nå frem til arbejdsgiverens virksomhed eller sin bopæl
- ændring af listen over valgfrie nationale undtagelser til også at omfatte fjerne egne, der ikke er knyttet til fastlandet, og tilladelse til undtagelser for køretøjer, der leverer færdigblandet beton, idet der er tale om en last med kort holdbarhed og et begrænset anvendelsesområde
- forhindring af yderligere konkurrencemæssige fordele for tredjelandsoperatører på EU's område ved at gøre det klart, at Kommissionen skal vurdere situationen og derefter foreslå løsninger.

10. Med hensyn til forordning 165/2014 om takografer tager formandskabets kompromis følgende spørgsmål op:

- ajourføring af den del af EU-rettens anvendelsesområde, som reglerne for takografer formodes at støtte gennem bedre overvågning af overholdelsen og ajourføring af de tilhørende databeskyttelsesbestemmelser
- forpligtelse for Kommissionen til at vedtage specifikationer for anden version³ af intelligente takografer inden for 12 måneder efter ændringsretsaktens ikrafttrædelse
- forpligtelse for nyindregistrerede køretøjer til at have den nyeste version i køretøjet
- obligatorisk anvendelse af takografer, der har et interface med en ekstern anordning i køretøjer, der bliver indregistreret efter udviklingen af anden version af intelligente takografer
- tilladelse til, at kvalificerede og autoriserede kontrolmedarbejdere, som har fjernet plomberingen af kontrolhensyn, må plombere takografen igen
- præcisering af forpligtelsen til at registrere oplysninger om grænsepassager i takografer, hvor dette ikke sker automatisk derved får føreren mulighed for at vælge at vente til næste regulære stop, før denne forpligtelse indfris
- opgradering af føreres forpligtelser, hvis de anvender analoge takografer, for så vidt angår registrering af grænsepassager og perioden for opbevaring af registreringen i køretøjet.

³ Den første version af intelligente takografer indføres i 2019 og har som vigtigste funktion en satellitforbindelse. Med anden version bliver det muligt automatisk at registrere grænsepassager, hvilket er en ny funktion, som Kommissionen har foreslået.

11. Med hensyn til direktiv 2006/22/EF om håndhævelse af sociale bestemmelser og om særlige regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren tager formandskabets kompromis følgende spørgsmål op:
- fastholdelse af idéen i Kommissionens forslag om at indarbejde kontrol med overholdelse af direktivet om arbejdsvilkår i direktivet om håndhævelse af sociale bestemmelser og samtidig gøre det mere fleksibelt, hvordan denne kontrol skal tilrettelægges øget klarhed om, hvilke regler i direktivet der generelt skal kontrolleres ved en vejkontrol
 - anvendelse af Kommissionens informationssystem for det indre marked (IMI) til det administrative samarbejde
 - tildeling af beføjelser til Kommissionen til at vedtage delegerede retsakter om ajourføring af listen over og den dertil hørende vægtning af overtrædelser samt ajourføring af reglerne om standardudstyr til håndhævelsesenheder og listerne, der præciserer, hvem der skal være omfattet af vejkontroller og kontroller hos virksomhederne
 - forhindring af yderligere konkurrencemæssige fordele for tredjelandsoperatører på EU's område ved at gøre det klart, at Kommissionen skal vurdere situationen og derefter foreslå løsninger.
12. Med hensyn til visse af disse løsninger fastholder en række delegationer deres forbehold eller ønsker yderligere elementer.
13. De Faste Repræsentanternes Komité gav retningslinjer for det videre arbejde den 2. maj 2018. Drøftelserne bekræftede, at delegationerne generelt er enige i målene med forslagene, og at alle er villige til at komme videre, men at de fortsat ser forskelligt på, hvordan disse mål bedst kan opnås. Den 25. maj 2018 forberedte Coreper sagen til Rådet.

III. UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

14. I betragtning af forbindelsen mellem sagerne og i lyset af de betydelige fremskridt, der er gjort med tekniske spørgsmål, er følgende spørgsmål de mest følsomme med hensyn til at arbejde frem mod et samlet kompromis om en vejledende holdning fra Rådet:

- overgangsfase for det nye krav om tilladelse til lette erhvervskøretøjer (forordning 1071/2009 og 1072/2009)
- cabotageregler (forordning 1072/2009)
- tilrettelæggelse af ugentlige hviletider og af, hvor de skal tages (forordning 561/2006)
- hyppigheden af retten til at "vende hjem" (forordning 561/2006)
- opgradering af køretøjer i brug med intelligente takografer (forordning 165/2014)
- særlige regler om udstationering af førere med hensyn til anvendelsesområde, varighed og kontrol (lex specialis).

a) Overgangsfase for det nye krav om tilladelse til lette erhvervskøretøjer (forordning 1071/2009 og 1072/2009)

15. I sit seneste kompromisforslag foreslår formandskabet, at der inden for to år efter ændringsretsaktens ikrafttrædelse sker en gradvis indførelse af kravene om tilladelse til operatører af lette erhvervskøretøjer over 2,5 ton, der bruges på det internationale marked for godskørsel. Dette forslag støttes af mange delegationer, idet en betydelig gruppe delegationer dog ønsker en længere overgang.

b) Cabotageregler (forordning 1072/2009)

16. For at komme ud af det dødvande, der er opstået på grund af de forskellige vurderinger af indvirkningen af forenklede cabotageregler, foreslår formandskabet i sit seneste kompromisforslag at bibeholde de nuværende regler suppleret af en "afkølingsperiode" på to dage mellem de tilladte cabotagekørselsserier for at få et redskab mod misbrug. Mange delegationer ser dette skridt som en mulig udvej, men beklager, at den ønskede forenkling så ikke sker, mens de dog også noterer sig, at kontrolteknologien bliver bedre i fremtiden. Et betydeligt antal delegationer siger nej til, at der indføres flere restriktive elementer i de eksisterende cabotageregler.

c) Tilrettelæggelse af ugentlige hviletider og af, hvor de skal tages (forordning 561/2006)

17. I sit seneste kompromisforslag foreslår formandskabet at godkende Kommissionens tilgang med at tilrettelægge den ugentlige hviletid inden for et skema på fire uger (snarere end de nuværende to) og samtidig ændre forslaget på en sådan måde, at hvil, der tages som compensation for reduceret ugentlig hviletid, tages inden udgangen af den fjerde uge efter den uge, hvor den reducerede ugentlige hviletid blev taget. Delegationernes meninger er delte med hensyn til denne tilgang.
18. Delegationernes meninger er også delte med hensyn til formandskabets forslag om at tillade en undtagelse fra forbuddet mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid i køretøjets førerhus, forudsat at der anvendes sikre og komfortable rastepladser. De delegationer, der afviser en sådan undtagelse, er som en konsekvens heraf heller ikke enige i, at Kommissionen skal have beføjelser til at præcisere, hvilke kriterier disse rastepladser skal opfylde. Visse delegationer, der støtter idéen om en undtagelse, har påpeget, at der ikke er tilstrækkeligt mange særlige områder, hvor førerne vil kunne benytte sig af en sådan undtagelse. I sit seneste kompromis har formandskabet foreslået en tekst, der præciserer, at førerne bør have lov til at holde den ugentlige hviletid i køretøjets førerhus, indtil der er et tilstrækkeligt antal særlige områder i EU.

d) Hyppigheden af retten til at vende hjem (forordning 561/2006)

19. Selv om delegationerne i vidt omfang er enige i formandskabets kompromis om, at beliggenheden af det sted, som operatøren vil skulle tilbyde sine førere at vende hjem til, bør være enten virksomheden eller førerens bopæl, ser de fortsat forskelligt på, hvor tit denne hjemvenden skal ske. Formandskabet har foreslået hver sjette uge i modsætning til Kommissionens forslag om hver tredje uge. Et betragteligt antal delegationer ønsker en kortere periode. Formandskabet har også foreslået, at det tydeliggøres, at denne forpligtelse ikke berører førernes ret til at vælge at holde hvil et andet sted. Der lægges i formandskabets kompromistekst op til, at virksomhedernes overholdelse af denne forpligtelse (artikel 8, stk. 8a) skal kontrolleres i virksomhedens lokaler.

e) Opgradering af køretøjer i brug med intelligente takografer (forordning 165/2014)

20. Delegationerne er principielt enige i formandskabets bestræbelser på at komme videre med opgradering af køretøjerne med intelligente takografer. Kommissionen forelagde en undersøgelse af de operationelle aspekter af en sådan opgradering. Der er fortsat forskellige synspunkter, især vedrørende følgende elementer:
- hvilke kategorier af takografer bør indgå i den første opgraderingsbølge (fire år efter vedtagelsen af specifikationerne for anden version af intelligente takografer)
 - hvornår anden bølge bør gennemføres (formandskabet foreslår syv år efter vedtagelsen af disse specifikationer)
 - hvorvidt køretøjer, der allerede vil bruge den intelligente takograf, som indføres i 2019, skal være forpligtet til også at blive opgraderet med den mere avancerede version.

f) Særlige regler om udstationering af førere med hensyn til anvendelsesområde, varighed og kontrol (lex specialis).

21. Ifølge de hidtidige drøftelser udgør anvendelsen af reglerne om udstationering af erhvervslastbilchauffører, der driver virksomhed i andre medlemsstater end den, hvor deres virksomhed er etableret, en større vanskelighed. Delegationerne er delte med hensyn til anvendelsen af en henstandsperiode for anvendelsen af grundlæggende regler om udstationering på køretøjer, der opererer i international godstransport, og med hensyn til, om køretøjer, der foretager cabotagekørsel, under skærpede betingelser, også bør være underlagt en sådan henstandsperiode. De forskellige opfattelser afspejles også i spørgsmålet om beregningen af en sådan henstandsperiode, navnlig hvorvidt halve dage bør medregnes, og hvorvidt regelmæssige ugentlige hviletider bør indgå i beregningen. Formandskabets seneste kompromisforslag forudser, at der skelnes mellem den henstandsperiode, der skal anvendes i international godstransport (syv på hinanden følgende dage i en kalendermåned) og en kortere henstandsperiode (tre på hinanden følgende dage i en kalendermåned), der skal anvendes, når føreren foretager cabotagekørsel.
22. Næsten alle delegationerne støtter Kommissionens forslag om at begrænse dokumentationskravene på vejene til en lukket liste. Et betydeligt antal delegationer er dog ikke enige i de nærmere detaljer for den liste, som formandskabet har ændret, og nogle af delegationerne har ligeledes udtrykt forbehold med hensyn til anvendelsen af IMI-systemet til indgivelse af udstationeringserklæringer.
23. De seneste udkast til formandskabets kompromisser findes i addendum 1-4 til denne rapport.

IV. KONKLUSIONER

24. Det henstilles til Rådet, at det noterer sig denne statusrapport med henblik på forberedelse af yderligere fremskridt med de vigtigste udestående spørgsmål vedrørende disse forslag i pakken.